CER SENIN

Revista Forţelor Aeriene Române/Nr. 1 (108) ◆ 2010
www.roaf.ro/ro/cersenin

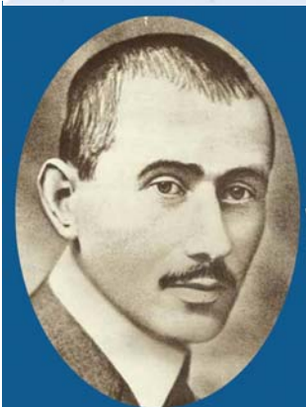
BILANŢUL FORŢELOR AERIENE

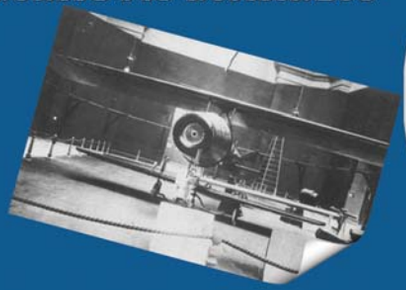
PATRIOTISM, RĂZBOI, PRIETENIE...

MUZEUL AVIAŢIEI – 20 de ani

IARNA...

1910 – 2010
CENTENARUL GENIULUI AERONAUTIC ROMÂNESC





PER ASPERA AD ASTRA

Revistă editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Preşedinte

general-maior VIRGIL RISTEA
e-mail: vristea@roaf.ro

Membri

general de flotilă aeriană dr. Alexandru-Petru GĂLUŞCĂ
e-mail: agalusca@roaf.ro

general de brigadă conf. univ. dr. Silviu POPESCU
e-mail: popescu@roaf.ro

general de flotilă aeriană dr. Victor Strîmbeanu
e-mail: vstrimbeanu@roaf.ro

Redacţia

Secretar de redacţie:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Redactor:
plutonier major SORIN SĂFTOIU;
jurnalistul@gmail.com

Procesare texte:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

Tehnoredactare:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teoluci1950@yahoo.com

Fotoreporter:
ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

Coperta IV – IAR-93 iarna
(foto: *Adrian SULTĂNOIU*)

SUMAR

BILANŢ – pag. 6-7

AGENDĂ – pag. 8-9; 14-15

INTERVIUL REVISTEI – pag. 10-11

MISIUNE ÎNDEPLINITĂ – pag. 12-13

REALIZĂRI 2009 – OBIECTIVE 2010 – pag. 16-19

ANIVERSARE – pag. 20-21

UNITĂŢI DE ELITĂ – pag. 22-23

INSTRUCŢIE – pag. 24-25

FORŢELE AERIENE ÎN LUME – pag. 26-27

LEGISLAŢIE – pag. 29

GEOPOLITICĂ – pag. 30-31

CENTENAR – pag. 32-35

REPORTAJ – pag. 36-37

ÎNVĂŢĂMÂNT – pag. 39-41

REPERE ISTORICE– pag. 42-45; 48-49

TEHNICĂ – pag. 46-47

MOZAIC – pag. 50

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiţia specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacţiei texte şi fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conţinutul articolelor aparţine în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

Şoseaua Fabrica de Glucoză nr.2-4, sector 2, Bucureşti
Telefon/Fax: **021/232.63.27; 021232.21.83 int. 104,110**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 916.10; C 3146.18

Tipărit la Centrul Tehnic-Editorial al Armatei sub comanda nr. 4961/2010

Responsabilitatea privind tehnoredactarea şi corectura revine în totalitate redacţiei revistei

REALISM, RIGOARE, RESPONSABILITATE

General-maior dr. Ion-Aurel STANCIU, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene

Cu ocazia evaluării activităţii pe anul 2009 a Forţelor Aeriene, şeful Statului Major General a făcut apel la respectarea, de către militari, a unor principii esenţiale pentru condiţia armatei în societatea românească actuală, respectiv: **Realism, Rigoare, Responsabilitate.**

Instituţie de bază a societăţii, armata nu trebuie privită ca o simplă organizaţie, ci ca o condiţie necesară şi indispensabilă a existenţei şi funcţionării statului, deoarece această instituţie reprezintă garantul securităţii naţionale, nu o simplă consumatoare de resurse de la bugetul statului.

Chiar dacă la nivelul societăţii, în ansamblu, percepţia nevoii de securitate naţională nu este întotdeauna cultivată aşa cum ar trebui, datoria noastră, în calitate de militari, este să dăm dovadă de **realism** şi să înţelegem că nu putem cere din partea societăţii mai mult decât poate aceasta oferi la un moment dat. Nici resurse, nici stimă, nici măcar acceptarea sau apartenenţa. NU le putem cere, dar avem obligaţia să le obţinem prin ceea ce facem, prin modul în care ne îndeplinim misiunile, fără a crea animozităţi, dispute sau dezbateri negative. Nu putem cere de la opinia publică aflată în căutarea propriei identităţi, conştiinţa conceptului de securitate naţională. Avem, însă, datoria şi menirea să contribuim la realizarea acesteia.

Aşa cum ştim cu toţii, respectul nu se poate impune, ci se câştigă. Am convingerea că personalul Forţelor Aeriene, de la soldat la general, prin toate acţiunile la care a participat, de la tributul de sânge pentru reîntregirea Patriei şi eroismul dovedit în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, până la contribuţia adusă la integrarea ţării noastre în NATO şi eforturile de a fi egali cu aliaţii noştri în cadrul misiunilor executate împreună, a avut darul de a câştiga stima şi respectul populaţiei României. Şi nu numai. De asemenea, prin operativitatea şi profesionalismul dovedite cu ocazia misiunilor de salvare-evacuare executate în situaţii limită generate de furia naturii, personalul categoriei noastre de forţe a intrat definitiv în conştiinţa oamenilor, ridicând pe noi trepte prestigiul şi onoarea Forţelor Aeriene Române. Toate acestea s-au realizat cu multă **rigoare** din partea întregului personal.

Un alt motiv de mândrie pentru noi este faptul că printre pionierii aeronauticii mondiale s-au numărat Aurel Vlaicu şi Henri Coandă, doi iluştri înaintaşi în domeniul aviaţiei. Anul acesta vom sărbători două centenare, borne importante în istoria aeronauticii mondiale. Este vorba de zborul lui Aurel Vlaicu, la data de 17 iunie 1910, cu un avion proiectat şi construit de el în România şi de prezentarea la Salonul Aeronautic de la Paris, în decembrie 1910, a primului avion cu reacţie, proiectat de românul Henri Coandă.

Pentru opera lor inegalabilă, pentru glorioasele tradiţii pe care ni le-au lăsat moştenire, se cuvine să le păstrăm vie amintirea şi să le urmăm pilda şi devotamentul, înflăcărarea şi patriotismul.

Suntem o categorie de forţe de elită şi trebuie să ne comportăm la nivelul pe care rolul nostru în structura Alianţei Nord-Atlantice, în Armata României şi în societate îl incumbă şi-l pretinde.

În concluzie, este **responsabilitatea** noastră să transmitem pe mai departe valorile şi tradiţiile moştenite de la înaintaşi, să dovedim, în orice împrejurare, aceleaşi frumoase virtuţi, acelaşi profesionalism pilduitor, aceeaşi bărbătească înrolare în finalizarea tuturor misiunilor ce ni se vor încredinţa. Doar aşa vom demonstra că aparţinem, cu adevărat, unui popor, unei armate în care onoarea şi mândria sunt valori perene. Doar aşa vom menţine vii, în percepţia opiniei publice, valorile şi sacrificiile dovedite de-a lungul timpului de înaintaşii noştri.

IARNA PE... PISTĂ

Foto: locotenent-comandor Mihai Zamfirescu – Baza 86; locotenent-comandor Marian Irimia – SAFA; locotenent-comandor Marian Dobre – Baza 71; maistru militar Vicenzio Belchiu – AFA; Adrian Sultănoiu

„Armata Română reprezintă cel mai bun ambasador al României în lume”
Gabriel Oprea, ministrul Apărării Naţionale

„Forţele Aeriene au asigurat toate transporturile de trupe şi materiale în teatrele de operaţii”
amiral dr. Gheorghe Marin, şeful Statului Major General

BILANŢUL FORŢELOR AERIENE PE ANUL 2009

În data de 19 ianuarie a.c. a avut loc, la sediul Statului Major al Forţelor Aeriene (SMFA), în prezenţa ministrului apărării, domnul ministru **Gabriel OPREA**, şi a şefului Statului Major General, **amiral dr. Gheorghe MARIN**, evaluarea activităţii Forţelor Aeriene în anul 2009.

Pentru îndeplinirea obiectivelor aflate în responsabilitatea Statului Major General, Statul Major al Forţelor Aeriene a avut ca obiectiv fundamental, pentru anul 2009, continuarea procesului de operaţionalizare a structurilor puse la dispoziţia NATO şi UE, în conformitate cu angajamentele asumate de România, concomitent cu îndeplinirea cerinţelor capabilităţilor operaţionale esenţiale şi a celor specifice Forţelor Aeriene şi realizarea capacităţii acţionale necesare îndeplinirii întregului spectru de misiuni în cadrul Alianţei, inclusiv pentru participarea la operaţiile multinaţionale de management al crizelor şi la coaliţia internaţională de combatere a terorismului.

Corespunzător acestui obiectiv, SMFA a coordonat activitatea de operaţionalizare a structurilor pe baza unor obiective în cadrul cărora eforturile umane, financiare şi materiale au fost focalizate pe următoarele priorităţi, astfel:

– managementul resurselor umane;

– operaţionalizarea forţelor;

– sprijinul logistic;

–perfecţionarea instruirii personalului;

– participarea la operaţiile şi misiunile sub comandă NATO;

– activităţi militare internaţionale.

Pe timpul evaluării, şeful Statului Major General a remarcat faptul că Forţele Aeriene au asigurat toate transporturile de trupe şi materiale în teatrele de operaţii, însă a subliniat că este nevoie, în continuare, de o abordare pro-activă a tuturor activităţilor, la toate nivelurile şi de întregul personal. „Pentru îndeplinirea obiectivelor este nevoie de realism, rigoare şi responsabilitate”, a subliniat **amiralul dr. Gheorghe Marin**.

La rândul său, ministrul apărării a asigurat conducerea Forţelor Aeriene că va face tot posibilul ca armata să beneficieze, pe viitor, de un buget corect, care să-i asigure îndeplinirea tuturor misiunilor la standardele Alianţei Nord-Atlantice, remarcând că „nimeni nu poate fi profesionist fără bani”.

„Mi-am propus să facem performanţă în condiţiile date, plecând de la premisa că lucrul în echipă va fi elementul de bază al colaborării dintre factorii de decizie şi cei de execuţie”, a transmis prin discursul său ministrul **Gabriel Oprea,** care a remarcat că „Armata Română reprezintă cel mai bun ambasador al României în lume”.

Managementul Resurselor Umane

La 31.12.2009, procentul de încadrare în Forţele Aeriene era de **79%**, din care 66% ofiţeri, 73% maiştri militari şi subofiţeri, 89% sergenţi gradaţi voluntari şi 93% personal civil contractual.

Cauzele identificate care au influenţat în mod direct acest proces au constat, în principal, într-un management defectuos, atât din punct de vedere al aplicării ghidului carierei militare, cât mai ales, al diminuării exagerate şi fără logică a cifrelor de şcolarizare în perioada 2003–2008, fiind afectate dramatic specialităţi din armele de bază şi sprijin. Practic, acestea nu au fost corelate cu dinamica de restructurare .

Imediat după numirea noii echipe de comandă, unul din obiective a fost acela de a revigora şi a da o nouă dimensiune procesului de încadrare/ formare şi pregătire a personalului militar, accentul principal punându-se pe **fundamentarea unei noi dinamici de formare a personalului** în instituţiile militare de învăţământ, concretizată în:

◆ majorarea semnificativă a cifrelor de şcolarizare pentru anul de învăţământ 2009–2010;

◆ formarea pe filiera indirectă, în anul 2009, a 50 de ofiţeri şi 100 de subofiţeri.

Operaţionalizarea Forţelor

Actuala structură organizatorică a SMFA asigură îndeplinirea obiectivelor, activităţilor şi misiunilor, cu limitări, unul din obiectivele prioritare pentru 2010 constituindu-l optimizarea acesteia.

Finalizarea **testării şi evaluării operaţionale a Sistemului de Comandă-Control Aerian Naţional** (SCCAN) a demonstrat că subsistemele constitutive ale acestuia (C2, Supraveghere şi Recunoaştere, CIS, Război Electronic şi Rachete Sol–Aer) corespund nevoilor misiunii şi cerinţelor operaţionale, arhitectura sistemului permite realizarea compatibilităţii şi interconectării cu viitorul sistem NATO ACCS (Air Command and Control System) şi, începând cu **01.10.2009**, sistemul are realizată **capacitatea operaţională iniţială (IOC).**

De asemenea, **a fost operaţionalizat Dispecerul Central pentru Subsistemul de Management Supraveghere Radar** (DC-SMSR / SCCAN).

Sistemul de comandă-control al Forţelor Aeriene asigură îndeplinirea misiunilor de către structurile operaţionale în mediu naţional şi în cadrul Alianţei.

Totodată, **s-a finalizat acordul de cooperare tip “CROSS BORDER”** între Forţele Aeriene Române şi Forţele Aeriene ale Ungariei şi s-au iniţiat demersuri pentru un acord similar cu Forţele Aeriene ale Bulgariei. Nu în ultimul rând, România a fost acceptată în comunitatea NAEW&C/ AWACS (Legea 377/2009).

Instruirea naţională şi multinaţională a cuprins atât exerciţii bilaterale, NATO şi naţionale (7 exerciţii majore), cât şi consfătuiri de perfecţionare, organizate împreună cu parteneri sau structuri NATO în România (Staff Assistance Visit cu CC-Air IZMIR şi CAOC 7 Larissa; Mil-to-Mil cu USAFE – Planificare Operaţii Aeriene). Aceste activităţi au scos în evidenţă o serie de concluzii specifice:

◆ prin prezenţa activă la un număr însemnat de exerciţii (în special NATO), Forţele Aeriene au dovedit că sunt un partener credibil, cu o prestaţie corespunzătoare cerinţelor de instruire specifice;

◆ exerciţiile naţionale au demonstrat capacitatea COA de a planifica şi conduce eficient operaţiile aeriene, precum şi de a planifica misiuni în cooperare sau în folosul celorlalte categorii de forţe ale armatei.

Sprijinul logistic

Din punct de vedere logistic, efortul a fost concentrat, în anul 2009, în direcţia menţinerii nivelului operaţional al pachetelor de forţe certificate şi afirmate, precum şi pe îndeplinirea planului de instrucţie, avându-se în vedere utilizarea cu eficienţă atât a resursei umane (în mod deosebit specialişti şi tehnicieni), cât şi a resurselor financiare. Notabile din acest punct de vedere au fost unele **realizări** care au vizat:

◆ accelerarea procesului de instruire teoretică şi practică a personalului navigant care a beneficiat

Pentru îndeplinirea obiectivului fundamental și misiunilor Forțelor Aeriene, SMFA:

♦ a executat Serviciul de Luptă Poliție Aeriană sub comandă NATO;

♦ a menținut nivelul de participare în teatrele de operații, în conformitate cu angajamentele asumate (o grupă EOD în Task Force Zabul, transport trupe și materiale în TO, 4 IAR 330M la NRF 12);

♦ a finalizat procesul de operaționalizare, certificând două detașamente MEDEVAC;

♦ a declarat nivelul capacității operaționale inițiale pentru SCCAN și a operaționalizat Dispecerul Central pentru Subsistemul de Management Supraveghere Radar;

♦ a orientat instrucția comandamentelor către metode de instruire de tip NATO și a reprioritizat resursele pentru instrucția în zbor.

Totodată, Statul Major al Forțelor Aeriene a contribuit, cu acțiuni și măsuri specifice, la îndeplinirea obiectivelor aflate în responsabilitatea Statului Major General, în anul 2009.

În Forțele Aeriene se execută **Serviciul de Luptă** 24/7, astfel:

♦ Poliția Aeriană, cu forțe și mijloace sub comandă NATO;

♦ Căutare și Salvare;

♦ Supraveghere Electronică și Supraveghere NBC.

Principalele activități desfășurate în 2009 din **Planul cu activități internaționale** au fost:

♦ exerciții aeriene comune: NAWAS, WTD-I , WTD-II, NEWFIP-09, CROSS LANDING-09, AIR SOLUTION 09;

♦ participarea cu specialiști la activitățile de evaluare TACEVAL organizate de NATO;

♦ organizarea Conferinței oficiale a șefilor Forțelor Aeriene din Europa (EURAC);

♦ pregătirea personalului pentru avionul C-27J SPARTAN;

♦ introducerea în reparație a unei aeronave C-130;

♦ antrenarea echipajelor de pe aeronavele C-130 la simulatorul de zbor din SUA;

♦ activități conexe programelor de înzestrare.

În anul 2009, Forțele Aeriene **au participat la NRF 12 cu un detașament de 4 elicoptere de transport IAR-330** (49 militari), în stand-by și **cu o grupă EOD** (6 militari), **în Afganistan,** în sprijinul batalionului de manevră / SMFT ce acționează în cadrul Task Force Zabul / ISAF.

S-au executat un număr de **80 misiuni** cu C-130 și AN-26, **în teatrele de operații** din IRAK, AFGANISTAN și BALCANI pentru transportul a 4.819 de militari și 624 tone de materiale și 5 misiuni Cer Deschis, cu un număr de 135 ore zbor în Benelux, Rusia, Germania și Serbia.

La momentul actual, Forțele Aeriene **au finalizat certificarea națională a detașamentului C-130** participant, în 2010, la NRF 15 și **au introdus cea de-a doua echipă EOD în Task Force Zabul**/ISAF.

Forțele Aeriene coordonează realizarea a **9 obiective ale forței**, participă, cu fonduri, la realizarea a 13 obiective și colaborează, fără a planifica fonduri, la realizarea altor 7 obiective.

Din punct de vedere al **sprijinului logistic în scopul îndeplinirii misiunilor**, efortul a fost concretizat în peste 1.600 de ore de zbor, echivalentul a 181 curse (97 externe și 84 interne), asigurându-se **transportul a 5.857 militari și 679 tone materiale**.

Căpitan
MIRCEA BARAC
ADRIAN SULTĂNOIU
Material realizat cu sprijinul modulului Instrucție și Doctrină din SMFA

de un număr de ore de zbor aproape la fel cu cel din anul 2008, în condițiile unui **buget cu 49% mai mic**;

◆ finalizarea procesului de asigurare a hrănirii întregului personal al Forțelor Aeriene, conform prevederilor SMG-51/2009 (în anul 2009 s-au repus în stare de funcționare încă trei blocuri alimentare);

◆ modernizarea procesului de valorificare a stării tehnice a autovehiculelor, prin achiziția stației de inspecții tehnice periodice;

◆ realizarea în totalitate a lucrărilor de securizare planificate în anul 2009 la depozitele de armament și muniții, prin concepție și forțe proprii;

◆ îmbunătățirea condițiilor de securizare la unele incinte tehnice.

La toate aceste rezultate trebuie adăugat efortul conjugat în derularea unor activități care au vizat inițierea unor HG pentru a ne afilia ca membri cu drepturi depline la Conferința de suport pentru radarele FPS 117 din cadrul NAMSA, precum și **achiziția** de la Armata Olandeză a **unui lot de piese de schimb pentru complexul HAWK în valoare de 400.000 Euro la un cost de 1 Euro**. La data inițierii demersurilor de afiliere la NAMSA, România era singurul stat care nu beneficia de asemenea servicii, contractele prin diverși furnizori fiind, din punct de vedere al costurilor, de 2-3 ori mai mari.

În paralel cu acțiunile întreprinse în direcția realizării unui management activ și concret, din punct de vedere al identificării căilor alternative de asigurare a resurselor și de revigorare a unor programe de înzestrare, un accent deosebit s-a acordat îndeplinirii Obiectivelor Forței și angajamentelor asumate, edificator din acest punct de vedere fiind operaționalizarea Detașamentului destinat NRF 12 (4 elicoptere IAR-330 M), constituirea suportului logistic pentru NRF 15 (1 avion de transport C-130 și 40 de militari), asigurarea logistică a Serviciului de Luptă – Poliție Aeriană sub comandă NATO și Serviciului de Luptă – Căutare-Salvare.

Instrucția, exercițiile și evaluarea forțelor

Instrucția individuală s-a desfășurat în volum complet, în baza planului tematic aprobat.

Instrucția colectivă a comandamentului s-a realizat prin exerciții, convocări, schimburi de experiență etc., având ca prioritate implementarea și exersarea de proceduri și tehnici noi în activități de stat major și de conducere a acțiunilor militare.

Pe timpul instrucției colective, în anul 2009, structurile din cadrul SMFA au participat la 72 de exerciții naționale la nivel de unitate și mare unitate (11 CFX, 14 MAPEX, 8 DMX, 10 LCX, 15 STX, 5 LFX, 4 TEWT, 3 FTX, 2 CISEX) și 11 exerciții internaționale (SUA, Franța, Belgia, Ungaria și Serbia). Principala concluzie reieșită în urma participării este confirmarea competențelor personalului de stat major din Forțele Aeriene Române de lucru într-un mediu întrunit și multinațional de nivel operativ.

Acest fapt a permis ridicarea nivelului de instruire în anul 2009, prin trecerea la o clasificare superioară a 75 de piloți, formarea unui număr de 20 de noi piloți instructori și creșterea numărului de piloți pregătiți să execute Serviciul de Luptă Poliție Aeriană cu 10 piloți.

În contextul reducerilor bugetare, în anul 2009, s-au executat toate activitățile de instrucție planificate, în condiții de eficiență maximă și fără evenimente deosebite, astfel:

◆ trageri și bombardamente reale cu avioanele și elicopterele de luptă;

◆ reluarea după o întrerupere de 5 ani a tragerilor de noapte cu CSAR/Bz.90Tp.Aer., cu rezultate foarte bune;

◆ lansarea bombelor inteligente după o întrerupere de 4 ani;

◆ amenajarea prin eforturi proprii a țintelor „active", necesare executării lansărilor de muniție inteligentă;

◆ reluarea parașutărilor din C-130 (pe timpul ROUEX 09);

◆ compensarea numărului redus de ore de zbor prin antrenament intens la simulatoarele de zbor.

Concluzii

În concluzie, liderul categoriei noastre de forțe, **generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu**, a raportat că Forțele Aeriene și-au îndeplinit, în anul 2009, obiectivele principale stabilite, în concordanță cu resursele financiare și materiale alocate. Structurile operaționalizate și afirmate (cu limitări) sunt în măsură să fie întrebuințate conform angajamentelor asumate față de NATO și Uniunea Europeană.

De asemenea, Forțele Aeriene au capacitatea:

◆ să execute misiunile ce le revin pe timp de pace, cu unele limitări;

◆ să asigure reacția imediată împotriva unui agresor cu potențial militar superior, la criză și război;

◆ să asigure sprijinul aerian pentru celelalte categorii de forțe armate și pentru eșalonul superior;

◆ să ducă operația de apărare a spațiului aerian până la sosirea forțelor NATO, conform articolului 5.

Îndeplinirea acestor obiective va crea condiții favorabile derulării procesului de transformare a Armatei României potrivit termenelor planificate, constituind garanția consolidării locului și rolului Forțelor Aeriene în structurile euroatlantice.

VIZITĂ SENATORIALĂ LA STATUL MAJOR AL FORŢELOR AERIENE

Căpitan MIRCEA BARAC

Marţi, 9 februarie a.c., membrii Comisiei pentru apărare, ordine publică şi siguranţă naţională din Senatul României au efectuat o vizită de documentare şi control parlamentar la sediul Statului Major al Forţelor Aeriene.

Cu această ocazie, **generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu**, liderul Forţelor Aeriene, a prezentat membrilor Comisiei stadiul procesului de transformare al Forţelor Aeriene Române, obiectivele prioritare ale categoriei noastre de forţe pentru anul 2010, stadiul şi perspectiva programelor de înzestrare.

În cadrul discuţiilor, echipa de comandă a Statului Major al Forţelor Aeriene (SMFA) a subliniat faptul că o mare parte a tehnicii din înzestrare este uzată fizic şi moral, această stare de lucruri având implicaţii negative asupra siguranţei activităţilor de instruire în zbor şi la sol, implicit asupra capabilităţii României în domeniul apărării aeriene şi nerespectării sau întârzierii angajamentelor asumate de ţara noastră faţă de NATO.

Un alt aspect important care a fost dezbătut s-a referit la dificultăţile privind atragerea, dar mai ales menţinerea în sistem a resursei umane (în special a personalului navigant), în condiţiile alocaţiilor bugetare insuficiente din ultimii ani.

Din prezentare a rezultat, ca şi concluzie, că Forţele Aeriene sunt în măsură: să execute misiunile ce le revin pe timp de pace, cu unele limitări; să asigure reacţia imediată împotriva unui agresor cu potenţial militar superior, la criză şi război şi să sprijine aerian celelalte categorii de forţe; să ducă operaţia de apărare a spaţiului aerian până la sosirea forţelor NATO, conform articolului 5 al tratatului de la Washington.

În încheiere, au fost supuse atenţiei Comisiei o serie de proiecte legislative înaintate de SMFA, care vizează optimizarea actelor normative în vigoare pentru a răspunde mai prompt şi eficient la evoluţiile înregistrate în domeniu, la simplificarea procedurilor şi optimizarea managementului resurselor umane şi materiale. În acest sens, cele mai importante subiecte s-au referit la: Statutul personalului aeronautic din aviaţia militară a României – în prezent, acest aspect este reglementat prin Legea 35/1990. Proiectul de lege a fost iniţiat de ARPIA – Asociaţia Română pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii, în colaborare cu SMFA, în anul 2008; autorizarea Statului Major al Forţelor Aeriene ca Autoritate Aeronautică Militară Naţională, acest aspect având ca scop legiferarea unei stări de fapt, SMFA îndeplinind în prezent toate condiţiile pentru obţinerea autorizării solicitate; drepturile de transport pentru toate categoriile de personal din Ministerul Apărării Naţionale.

În privinţa proiectelor legislative care vizează propuneri de modificare şi completare a actelor normative existente, s-au făcut referiri la: Legea 346/2006 privind organizarea şi funcţionarea Ministerului Apărării Naţionale; Legea 80/1995 privind statutul cadrelor militare; Legea 348/2006 privind statutul soldaţilor şi gradaţilor voluntari; Legea 25/1999 privind răspunderea materială a militarilor; ordonanţa privind amânarea la plată a TVA pentru achiziţiile de tehnică derulate pe programe de înzestrare prin C.N. „ROMTEHNICA”.

Membrii Comisiei au asigurat conducerea Statului Major al Forţelor Aeriene de întregul lor sprijin pentru toate problemele semnalate, în limita competenţelor pe care le deţin, subliniind că singurele impedimente ar putea fi doar de formă, nu de fond, având în vedere că este vorba de domeniul securităţii naţionale. În concluzie, poziţia membrilor Comisiei nu va fi influenţată politic.

Predare de ştafetă la CC Air Izmir

Comandor RĂZVAN ŞTEFĂNESCU

Ceremonialul de schimbare a comandantului Comandamentului Aerian Aliat de Sud s-a desfăşurat pe data de 04.12.2009, la sediul acestei structuri din Izmir, în prezenţa comandantului Comandamentului

Întrunit al Forţei Napoli (Com JFC Naples), **amiralul Mark P. Fitzgerald.**

Noul comandant al CC Air Izmir, **generalul-locotenent Ralph Jodice II**, care a preluat ştafeta de la generalul McFann, a mulţumit pentru încrederea acordată dar şi pentru că, prin profesionalismul celor care au lucrat în această structură, i-a fost uşurată activitatea de preluare a mandatului.

Priorităţile acestuia vor fi asigurarea stabilităţii în zona de responsabilitate, asigurarea păcii, integritatea teritorială, securitatea membrilor Alianţei, grija faţă de oameni şi familiile acestora, asigurarea resurselor necesare, astfel încât trupele să-şi îndeplinească misiunile. Toate acestea vor determina acţiuni unde şi când este nevoie, astfel încât să fie la locul şi momentul potrivit.

În semn de înaltă preţuire şi pentru modul în care şi-a desfăşurat activitatea, **generalul-locotenent Maurice L. McFann** a fost decorat cu o înaltă distincţie a Forţelor Aeriene Americane.

FPS–117

Locotenent-colonel MARIAN MIU

În perioada 12–15.01. a.c., la Capellen, Luxemburg, **locotenent-colonelul ing. Marian MIU** şi **locotenent-colonelul Florin NEGULESCU** din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene au participat la Conferinţa privind pregătirea ţărilor nou intrate în conferinţa de suport FPS-117.

Sesiunea a avut ca scop prezentarea activităţilor ce se desfăşoară în cadrul asigurării suportului logistic pentru radarele FPS–117, prezentarea modurilor de acţiune în cazul solicitării diferitelor servicii de achiziţie şi discutarea detaliilor financiare necesare efectuării plăţilor pentru bunurile şi serviciile achiziţionate. La sesiune au participat reprezentanţi din 2 ţări (Islanda şi România), care sunt membri noi în cadrul Conferinţei de suport FPS–117.

Principalele probleme de interes atinse, au fost: respectarea modalităţilor privind *transmiterea cererilor de achiziţii prin sistemul MILSTRIP* (Military Standard Requisitioning and Issue Procedure); *furnizarea şi achiziţia de piese de schimb; stocul comun de piese de schimb; mentenanţa pe poziţie*; *asistenţa tehnică la cerere* şi alte *probleme din domeniul financiar.*

"Deşi în urmă cu 66 de ani cei doi aviatori care astăzi ne predau o lecţie de istorie erau inamici, astăzi, asemenea şi ţărilor noastre, ei sunt prieteni. Ei au demonstrat în luptă eroism si patriotism, cele mai înalte valori pe care le poate cere un stat de la cetăţenii săi. Militarii noştri au următoarea deviză: cel care îşi varsă sângele împreună cu mine, este fratele meu. Şi nu spun acest lucru întâmplător, ci ca urmare a faptului că România şi-a manifestat dorinţa de a suplimenta efectivele din Afganistan, iar noi suntem foarte recunoscători pentru acest lucru. Militarii români de azi sunt luptători la fel de buni ca şi în urmă cu 66 de ani. Dovada respectului de care se bucură militarii români printre militarii SUA este aceea că avem, în prezent, forţe aflate sub comanda ofiţerilor români".

Mark Gitenstein, ambasadorul SUA în România

"Războiul a produs nenumărate astfel de întâmplări, însă acestor doi aviatori soarta le-a acordat o şansă unică: nu numai că au aflat unul de celălalt şi au intrat în legătură, dar, cu sprijinul domnului Dimăncescu şi al Ambasadei SUA la Bucureşti, domnul colonel Davis a putut traversa încă o dată un ocean şi un continent pentru <<a privi în ochii celui care aproape i-a spulberat avionul>>, care l-a scos din luptă, dar nu l-a ucis, aşa cum a afirmat într-un interviu.

Indiferent câţi ani au petrecut în uniformă sau câte alte întâmplări i-au marcat ulterior, experienţele din acea perioadă le definesc viaţa celor care supravieţuiesc războiului. Astfel de momente scot la iveală ce este mai bun în ei, insuflându-le standarde ridicate de disciplină, loialitate, dragoste de patrie şi fermitate. Reprezintă o legătură ce îi uneşte pe toţi veteranii, oricare ar fi fost arma în care au servit.

Ofiţer sau subofiţer, mobilizat sau voluntar, toţi au depus un jurământ, au trăit după un cod şi au fost permanent gata să lupte şi să moară pentru ţară; au înţeles mai bine ca oricine că, în acele momente, întreaga lor existenţă era clădită în jurul sacrificiului şi devotamentului pentru naţiune şi patrie.

Evenimente ca acesta amintesc generaţiilor ce s-au născut după terminarea celei mai mari conflagraţii mondiale cât de mult respect şi recunoştinţă datorăm eroilor de război – veteranilor, pentru că ne-au transmis valori ca onestitatea, integritatea, seriozitatea, responsabilitatea, perseverenţa, dragostea de ţară şi, mai ales, speranţa".

General-maior
dr. Ion-Aurel Stanciu

Punte româno-americană

DESPRE PATRIOTISM, RĂZBOI ŞI PRIETENIE

Căpitan MIRCEA BARAC

În data de 23 ianuarie 2010, în incinta Muzeului Aviaţiei Române, a avut loc o întâlnire emoţionantă, cu iz de scenariu cinematografic, între doi seniori ai aviaţiei militare din România şi SUA, respectiv **generalul de flotilă aeriană în retragere Ion DOBRAN** şi **colonelul în retragere Barrie DAVIS**. Printre martori, ambasadorul SUA în România, **Mark GITENSTEIN**, consulul onorific al României la Boston, **Dan DIMĂNCESCU**, liderul Forţelor Aeriene Române, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, invitaţi şi... multă presă avidă după o poveste "la gura sobei".

Doi bărbaţi aflaţi la vârsta senectuţii se întâlneau pentru prima dată... faţă în faţă. O mai făcuseră cândva, în urmă cu 66 de ani, într-o încleştare dramatică, într-un "DOGFIGHT" nebun, la mii de metri altitudine, camuflaţi atunci de metalul aeronavelor pilotate şi de perdeaua de rafale lansate din gurile de foc ucigaş ale mitralierelor. Nu şi-au intersectat privirile în acele clipe. Instinctul de supravieţuire le dicta automat acţiunile, deciziile erau luate în fracţiuni de secundă.

(continuare în pag. 42)

MOTIVAŢIE PROFESIONALĂ

Plutonier major
SORIN SĂFTOIU

Începând cu anul de instrucţie 2010, la Centrul de Operaţii Aeriene din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene a fost implementat un regulament intern privind organizarea şi desfăşurarea concursului "*Maistrul militar/ subofiţerul lunii*", ca instrument de evaluare, selecţie şi motivare a personalului militar din unitate.

O replică la nivel mai mic a concursului anual organizat de Statul Major al Forţelor Aeriene "*Cel mai bun dintre cei buni*", programul propus şi coordonat de către consilierul comandantului pentru probleme de maiştri militari şi subofiţeri de la AOC, **plutonierul adjutant Mihaela VOICU**, răspunde unor cerinţe moderne şi se pliază pe necesităţi existente în ghidul carierei militare.

Astfel, concursul poate fi privit ca o bază de selecţie în vederea înaintării propunerilor către eşaloanele superioare pentru concursul "Cel mai bun dintre cei buni" şi pentru acordarea anuală a distincţiei militare cu denumirea onorifică "Omul anului" de la nivelul Statului Major General. De asemenea, permite menţinerea capacităţii operaţionale a unităţii prin îndeplinirea, de către maiştri militari şi subofiţeri, cu competenţă şi la standarde NATO, a sarcinilor şi misiunilor încredinţate, promovează imaginea candidaţilor în unitate, dar şi în societate (exemplul personal, conduita morală, ţinuta militară, ordinea şi disciplina militară) şi, nu în ultimul rând, contribuie la cultivarea valorilor morale individuale, a tradiţiilor militare şi a simbolurilor naţionale în rândul personalului militar de la baza ierarhiei militare din unitate.

Prin acest concurs se va urmări: ♦ evaluarea personalului la criteriile de performanţă profesională în raport cu nivelul cerinţelor postului; ♦ calităţile şi punctele forte care pot fi valorificate în procesul de instrucţie; ♦ importanţa şi ponderea în activitatea zilnică a funcţiilor îndeplinite prin cumul; ♦ modul de conştientizare a menţinerii ordinei şi disciplinei militare; ♦ contribuţia personală la păstrarea, îmbogăţirea şi protejarea patrimoniului şi tradiţiilor militare .

În luna ianuarie câştigătorul a fost declarat **plutonierul Luiza Carmen Petruţa ION,** pentru rezultatele remarcabile obţinute în procesul de instruire şi pentru ţinuta morală de care dă dovadă în orice situaţie. Subofiţerul încadrează funcţia de controlor trafic aerian operaţional în cadrul Centrului de Raportare Control.

EFICIENȚĂ PRIN PRIORITIZARE

Interviu cu generalul de flotilă aeriană dr. Alexandru-Petru GĂLUȘCĂ, șeful Instrucției și Doctrinei din Statul Major al Forțelor Aeriene

– Domnule general, ne aflăm la începutul anului de instrucție. Pornind de la specificul categoriei noastre de forțe armate, dar și de la dificultățile – nu numai bugetare – cu care ne confruntăm, ne puteți oferi o imagine de ansamblu asupra acestui proces pentru anul 2010?

– Desigur, și aș începe prin a face referire la obiectivele și direcțiile de acțiune. În acest an s-a realizat o corelare mai bună între cerințele eșaloanelor superioare și planificarea instrucției, pentru a obține rezultatele așteptate. Elaborarea Directivei nr. 1 privind prioritățile și direcțiile de acțiune ale Ministerului Apărării Naționale, pentru perioada 2010–2012 și a Dispoziției privind obiectivele prioritare ale Statului Major General în anul 2010, au permis stabilirea unor obiective și direcții de acțiune specifice Statului Major al Forțelor Aeriene, care să se plieze mai bine pe nevoile de ansamblu ale apărării. Scopul este ca, în final, capabilitățile create de Forțele Aeriene să se încadreze atât în ansamblul capacității de luptă a Armatei României, cât și într-un tablou mai mare și mai complicat, reprezentat de forța militară a NATO. În nici unul din cele două sisteme nu sunt acceptate eforturi redundante, deoarece resursele trebuie utilizate cu eficiență maximă. Iar dacă vorbim despre eficiență, trebuie să vorbim și despre priorități, pentru că și în acest an ne vom desfășura activitatea în condiții de limitare bugetară și nu vom obține rezultatele estimate dacă nu stabilim realist ordinea de prioritate a obiectivelor.

– Concret, care sunt prioritățile Forțelor Aeriene în ceea ce privește instrucția?

– Prioritatea numărul unu este menținerea nivelului de instruire a personalului din Serviciul de Luptă Poliție Aeriană sub comandă NATO. Este, pentru noi, cea mai importantă misiune și, chiar dacă nu se execută într-un teatru de operații în afara teritoriului național, trebuie să menționez că reprezintă contribuția Forțelor Aeriene la o operație militară a Alianței, care se desfășoară pe baza unui plan de operații emis de Comandamentul Aliat pentru Operații al NATO și are o amploare mai mare decât oricare din operațiile în curs de desfășurare. Instruirea forțelor care participă la această operație trebuie realizată la cele mai înalte standarde și consumă o mare parte din resursele destinate instrucției. Să nu uităm că în spatele piloților și a celor 4 aeronave din Serviciul de Luptă Poliție Aeriană se află zilnic sute de oameni, care asigură funcționarea structurilor de comandă-control, operarea sistemelor de pe aerodromuri, funcționarea radarelor de supraveghere, cunoașterea situației meteorologice, disponibilitatea legăturilor de comunicații, logistica și protecția forței. Acești oameni trebuie să fie la fel de bine instruiți ca și piloții, pentru a aplica procedurile standard, în calitate de participanți la o operație NATO.

– Despre nivelul operaționalizării forțelor ce ne puteți spune?

– Tot o prioritate este și instruirea forțelor care se operaționalizează pentru a participa la misiuni în afara teritoriului național. Pentru acest an avem noi sarcini: pregătim detașamentul C-130 din Baza 90 Transport Aerian pentru NRF-15, modulul EOD din Regimentul 70 Geniu pentru NRF-17 și detașamentul care va prelua conducerea Aeroportului Internațional din Kabul. Totodată, trebuie să amintesc eforturile Bazei 90 Transport Aerian, care execută misiunile aeriene de transport în folosul contingentelor naționale aflate în teatrele de operații.

De asemenea, instruirea detașamentului MEDEVAC care urmează a fi afirmat de către divizia TACEVAL/CC Air Izmir în cursul acestui an, face parte tot din pachetul de priorități. Nu vom neglija însă instruirea celorlalte forțe, care nu sunt angajate direct în misiuni, dar contribuie la desfășurarea unor activități în cadrul procesului de operaționalizare a forțelor.

– Există elemente de noutate în domeniul instrucției, în acest an?

– Noile documente de conducere a instrucției prevăd programe de instrucție diferențiate pe niveluri, în funcție de capacitatea operațională necesară pentru fiecare structură militară. Această cerință rezultată din Dispoziția șefului Statului Major General privind instrucția și exercițiile în Armata României în anul 2010, va asigura o folosire mai eficientă a resurselor, care vor fi dirijate în funcție de importanța misiunilor de îndeplinit. Un al doilea element de noutate este accentul pus pe instruirea prin practicare, definită ca faza finală a ciclului de instruire, în timpul căreia militarii își îndeplinesc misiunile sau exercită atribuțiile funcției. Anul acesta este pentru prima dată când se cere evaluarea capacității ofițerilor de a întocmi documente de stat major sau de a face cercetare științifică. În precizările emise de șeful Statului Major al Forțelor Aeriene privind instrucția și exercițiile în anul 2010, au fost incluse toate detaliile necesare pentru implementarea acestor concepte.

Un alt element de noutate constă în instruirea forțelor necesare pentru un nou tip de misiune: Serviciul de Luptă Poliție Aeriană Extins. Folosirea avionului IAR-99 Șoim și a elicopterului IAR-330 SOCAT în misiuni de Poliție Aeriană pe teritoriul național, va aduce un plus de flexibilitate și de eficiență acțiunilor împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian al României, în special împotriva aeronavelor care

evoluează cu viteze mici. Aceste aeronave nu pot înlocui avioanele de luptă, specializate, dar vor permite ca acţiunile împotriva aeronavelor uşoare, din ce în ce mai multe în România, să se desfăşoare cu costuri mai mici decât cu avioanele MiG-21 LanceR sau, în viitor, decât cu avioanele multirol.

– Programele de instrucţie care se vor desfăşura în unităţi vor fi suficiente pentru atingerea acestor obiective?

– Pentru o parte din personal, instruirea va fi perfecţionată în cadrul instituţiilor de învăţământ. În Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene îşi vor perfecţiona pregătirea profesională peste 1.000 de ofiţeri, maiştri militari, subofiţeri, SGV-işti şi personal civil contractual, prin cursuri de carieră şi de nivel, iar în centrele de învăţare a limbilor străine îşi vor perfecţiona competenţele lingvistice, prin cursuri intensive, aproximativ 400 de ofiţeri, maiştri militari, subofiţeri şi personal civil contractual. Aceste programe de învăţământ vin în sprijinul perfecţionării pregătirii personalului din unităţi, pentru a îndeplini cerinţele noilor misiuni sau pentru a fi în măsură să utilizeze noile echipamente care vor intra în dotare.

Calitatea resursei umane este deosebit de importantă pentru a reuşi să atingem obiectivele propuse. Academia Forţelor Aeriene şi Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene vor asigura, în acest an, condiţiile necesare pentru formarea a 249 de ofiţeri şi 137 de maiştri militari şi subofiţeri pe filiera directă, a 23 de ofiţeri şi 40 de maiştri militari şi subofiţeri pe filiera indirectă, precum şi continuarea studiilor pentru 36 de ofiţeri.

În acest scop, trebuie remarcat faptul că începând cu anul universitar 2010–2011, în cadrul Academiei Forţelor Aeriene au fost autorizate să funcţioneze în vederea acreditării două noi specializări, respectiv: Management în Aviaţie cu specialitatea Aviaţie Piloţi şi Managementul Traficului Aerian, cu specialităţile: Aviaţie Nenavigaţi, Radiolocaţie şi Război Electronic în Aviaţie şi Apărare Antiaeriană.

– Directiva ministrului apărării naţionale şi obiectivele stabilite de Statul Major General evidenţiază un interes deosebit pentru perfecţionarea şi adaptarea cadrului normativ. Există proiecte importante în acest domeniu?

– Activitatea de elaborare şi modificare a actelor normative specifice, doctrinelor şi manualelor militare este direcţionată în sensul atingerii a două obiective: pe de o parte asigurarea cadrului normativ adecvat noilor structuri organizatorice care vor intra în funcţiune în anul 2010, iar pe de altă parte implementarea standardelor NATO din responsabilitatea Forţelor Aeriene, care va duce la armonizarea documentelor naţionale folosite în procesul de instrucţie, cu publicaţiile Alianţei.

În anul 2010 vor fi elaborate 26 de acte normative specifice, doctrine şi manuale militare, vor fi întocmite recomandările de acceptare pentru 16 standarde NATO şi se vor finaliza documentele naţionale de implementare pentru alte 74.

Cele mai importante proiecte sunt legate de elaborarea unui nou regulament de zbor, de modificarea doctrinei pentru operaţii a Forţelor Aeriene, de apariţia manualului pentru instrucţia în zbor a personalului navigant şi de elaborarea programelor cadru de instruire pe tipuri de aeronavă. În cursul anului 2010, vor fi finalizate manualele care definesc principalele noastre capabilităţi: manualul pentru interdicţie aeriană şi sprijin aerian nemijlocit, manualul de întrebuinţare a elicopterelor în operaţii terestre, manualul operaţiilor de transport aerian, manualul pentru operaţiile aeriene împotriva forţelor navale ale inamicului, manualul de cercetare aeriană şi manualul privind războiul electronic în Forţele Aeriene.

– Modulul instrucţie şi doctrină gestionează, pe lângă instrucţie şi exerciţii, şi alte activităţi, la fel de importante, mai ales pentru modul cum opinia publică şi personalul armatei percepe existenţa Forţelor Aeriene. Care vor fi cele mai importante evenimente ale anului 2010?

– Calendarul activităţilor culturale şi al activităţilor sportive este destul de încărcat în anul 2010. Amintesc aici împlinirea a 100 de ani de la primul zbor efectuat de Aurel Vlaicu, în ţara noastră, cu un avion de concepţie şi construcţie proprie, românească, şi împlinirea a 100 de ani de la prezentarea primului avion cu reacţie din lume, construit şi pilotat de Henri Coandă, în Franţa. În ansamblu, vor fi desfăşurate 15 activităţi pentru promovarea tradiţiilor Forţelor Aeriene, marilor unităţi şi unităţilor subordonate, armelor şi specialităţilor din compunerea Forţelor Aeriene şi vor fi organizate 10 activităţi cu prilejul sărbătorilor naţionale. De asemenea, vom sprijini organizarea a şase activităţi cu prilejul sărbătorilor religioase. Pentru toate aceste activităţi vom colabora cu Muzeul Aviaţiei, care dispune în prezent de un număr impresionant de colecţii ce ilustrează tradiţiile armelor din Statul Major al Forţelor Aeriene.

Ca activităţi sportive, ne menţinem preocupările pentru participarea la Campionatul militar mondial de pentatlon aeronautic şi la concursurile aplicativ-militare organizate la nivelul Ministerului Apărării Naţionale. Nu vom neglija nici concursurile sportive la nivel de garnizoană, pe care le vom desfăşura cu ocazia evenimentelor importante pentru Statul Major al Forţelor Aeriene, marilor unităţi şi unităţilor subordonate.

– Vă mulţumim frumos pentru amabilitate, domnule general!

Sistemul de apărare antirachetă

Căpitan MIRCEA BARAC

Consiliul Suprem de Apărare a Ţării a aprobat, la 4 februarie 2010, propunerea părţii americane privind participarea României la abordarea gradual-adaptivă a sistemului de apărare antirachetă din Europa.

Pe 17 septembrie 2009, Preşedintele SUA anunţase decizia de a dezvolta o *abordare gradual-adaptivă* (*Phased Adaptive Approach*) pentru sistemul american de apărare antirachetă în Europa, care să protejeze mai bine forţele desfăşurate în Europa şi în teatrele de operaţii, atât americane, cât şi ale Aliaţilor, precum şi teritoriul SUA şi al aliaţilor săi.

Conform Ministerului Afacerilor Externe, participarea României la dezvoltarea sistemului american de apărare antirachetă *(Phased Adaptive Approach – PAA)*, care este şi rezultatul demersurilor diplomatice din ultima perioadă, reprezintă un succes al ţării noastre, atât în relaţia bilaterală cu Statele Unite, cât şi din punctul de vedere al afirmării României ca partener de încredere pentru statele membre NATO.

Proiectul bilateral cu SUA contribuie substanţial la întărirea securităţii României şi la consolidarea Parteneriatului Strategic bilateral. Este semnificativ faptul că propunerea şi, respectiv, decizia de participare au avut loc la debutul acestui an, în care România şi SUA aniversează 130 de ani de relaţii diplomatice bilaterale.

Decizia României de participare la sistemul american *(Phased Adaptive Approach – PAA)* este în deplin acord cu ceea ce s-a decis pe această temă la Summit-urile NATO de la Bucureşti din 2008 şi la cel de la Strasbourg-Kehl din 2009.

- Implicarea României va avea loc în Etapa a II-a (orizont de timp 2015). Ea presupune găzduirea de interceptori tereştri, adică rachete de interceptare SM-3 (Standard Missile 3) tip block 1B, care vor deveni operaţionali începând din anul 2015.
- Participarea României presupune numai amplasarea de interceptori tereştri, nu şi radare, care vor fi găzduite de alte state.
- Participarea României la PAA se referă doar la amplasarea de interceptori tereştri, adică numai pe uscat.
- România nu va trebui să cumpere nici rachete interceptoare SM-3, nici nu va plăti pentru instalarea sau amenajarea locaţiei acestora de pe teritoriul României, cheltuielile pentru implementarea sistemului PAA fiind suportate de SUA. România va pune la dispoziţie locaţia pentru interceptori. Orice alte eventuale costuri vor face obiectul negocierii bilaterale.
- Sistemul antirachetă PAA este un sistem strict defensiv. Ca sistem defensiv, el nu poate fi, prin definiţie, îndreptat împotriva cuiva anume. El doar apără împotriva oricărui atac, din partea oricui, cu rachete cu rază scurtă sau medie de acţiune, iar în faza finală, intercontinentale.
- Proiectul este – în această etapă – unul bilateral, româno-american. Totuşi, proiectul bilateral cu SUA va reprezenta o contribuţie concretă la dezvoltarea sistemului de apărare antirachetă preconizat de NATO.

sursa: mae.ro

CU FRUNTEA SUS

Plutonier major SORIN SĂFTOIU

Pentru moment, singurele activităţi care ne pot oferi o apreciere a eforturilor de pregătire pe care le facem sunt misiunile externe, misiuni în care implicarea este cerută la nivelul său maxim. Totodată, acestea reprezintă un motiv de împlinire, o (încă nu suficientă) compensaţie financiară şi un calup de lecţii învăţate gata pentru a fi distribuite către camarazi. Printre cei care au trecut prin aceste experienţe se numără şi detaşamentul EOD, dislocat la Zabul, Afganistan. Prima rotaţie tocmai s-a încheiat şi colegii noştri au venit acasă.

Pentru ei, comanda Statului Major al Forţelor Aeriene, reprezentată prin şeful său, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, a organizat o ceremonie de primire la sediul Regimentului 70 Geniu-Aviaţie, în data de 04 februarie a.c.

Revenirea în mijlocul camarazilor a fost una emoţionantă, cu un efect sporit şi de prezenţa familiilor celor şase militari care au alcătuit grupa EOD prezentă în Afganistan. Astfel, **plutonierul major Teodorin MUSTAŢĂ**, comandantul grupei, **plutonierul major Sandu SIMION**, **plutonierul Gheorghe ZAHARIA**, **plutonierul Costel RADU**, **sergentul major Marius TURENSCHI** şi **sergentul major Traian NECŞESCU** au răspuns "*Prezent*!" la apelul nominal executat de comandantul Regimentului 70 Geniu Aviaţie, **colonelul Leonard GLOD**.

Cuvântul de întâmpinare, rostit de şeful Statului Major al Forţelor Aeriene a fost unul de mulţumire, de îmbărbătare, dar şi de responsabilizare pentru viitorul apropiat: "*Aceste eforturi la care fiecare dintre dumneavoastră aţi contribuit, ca o mică rotiţă într-un angrenaj uriaş, constituie unul dintre pilonii de stabilitate pe care România îşi fundamentează şi argumentează poziţia în cadrul Alianţei. Experienţa pe care aţi acumulat-o se constituie în valoroase lecţii învăţate ce sunt deja puse în practică de camarazii aflaţi în prezent în Afganistan. Ca evidenţiere în ceea ce priveşte calitatea eforturilor depuse, aş dori să vă citez din aprecierea făcută de elita forţelor EOD – US NAVY EOD GRUP – la adresa grupei EOD române: <<Detaşamentul EOD al Forţelor Aeriene Române posedă un înalt nivel de cunoştinţe de specialitate, cunosc în amănunţime echipamentul, procedurile şi specificul lucrului într-un loc atât de specific precum Afganistanul>>, închei citatul*".

Într-adevăr, colegii noştri merită toată lauda. Şi nu numai atât... Însă, aceste posibilităţi nu se află printre capacităţile noastre. Cel puţin, deocamdată. Viitorul ar putea să ofere celorlalte serii ce se vor angrena în misiuni similare şi alte tipuri de recompense.

Pentru curajul şi profesionalismul dovedit în peste 40 de misiuni de intervenţie pentru dezamorsarea muniţiilor neexplodate, neutralizarea

dispozitivelor explozive improvizate, asanarea poligoanelor de trageri şi investigarea de specialitate a incidentelor de securitate...

Pentru fiecare clipă în care şi-au riscat viaţa, alături de camarazii de la Batalionul 280 Manevră, în asigurarea securităţii celei mai importante căi de comunicaţii rutiere din Afganistan – autostrada A-1...

Pentru orele ce păreau nesfârşite până la un apel telefonic către cei dragi, aflaţi, cu inima înghesuită, lângă televizoare sau radiouri...

Pentru integrarea desăvârşită, la nivel operaţional, strategic, doctrinar, lingvistic şi de socializare reuşit de cei şase militari în perioada iulie 2009–ianuarie 2010...

"*Ar fi multe de spus... Poate că acum nu este momentul... Important este că ne-am*

Plutonier Gheorghe Zaharia, plutonierul major Sandu Simion, sergentul major Traian Necşescu, plutonierul Costel Radu, plutonierul major Teodorin Mustaţă şi sergentul major Marius Turenschi

întors sănătoşi acasă, la familii. Şi mai important este că am venit cu fruntea sus, cu misiunea îndeplinită. Acum nu mai contează greutăţile prin care am trecut, ele sunt de acum lecţii pentru colegii noştri prezenţi în acest moment în acea zonă", spunea comandantul detaşamentului, **plutonierul major Teodorin MUSTAŢĂ**.

Din raportul şi prezentarea făcute în faţa şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, reţinem cât de greu le-a fost. Cu atât mai mare este mândria lor. "*Poate nu am avut cele mai bune condiţii, în special cele legate de depozitarea tehnicii şi de executare a serviciilor de mentenanţă a acesteia. Dar, aşa cum facem şi acasă, am trecut peste inadvertenţe şi, cum-necum, am executat misiunile la timp şi la parametrii ceruţi. Chiar partenerii americani au solicitat executarea anumitor misiuni cu echipament românesc, datorită încrederii pe care le-am oferit-o*", îşi aminteşte şi **plutonierul Costel RADU**.

Misiune de asigurare a căilor de comunicaţii rutiere

Intervenţie pentru neutralizarea dispozitivelor explozive

Militarii prezenţi la Zabul au fost sprijiniţi în eforturile lor şi de către **maiorul Cristian MURARIU** şi **maistrul militar clasa a II-a Lucian CREŢU**, aflaţi în structurile de conducere a operaţiilor din zonă. Şi pentru aceştia, pentru felul în care au contribuit la promovarea imaginii Forţelor Aeriene Române în cel mai dificil teatru de operaţii militare, şeful structurii a avut numai cuvinte de laudă: "*Sunt bucuros de faptul că toţi militarii s-au comportat demn şi au realizat obiectivele propuse, dar, în mod special, aş dori să subliniez faptul că plutonierul major Mustaţă Teodorin, comandantul detaşamentului, a executat întocmai ordinul pe care i l-am dat la plecarea în misiune, în iulie anul trecut, şi anume, să se întoarcă acasă cu toţi oamenii sănătoşi şi cu misiunea îndeplinită*", a concluzionat liderul Forţelor Aeriene, generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu.

Suntem fermi convinşi că şi celelalte rotaţii se vor solda cu aceleaşi rezultate. În fond, specialiştii grupului EOD au aceeaşi pregătire, aceleaşi convingeri, aceleaşi emoţii. Sunt printre puţinele grupuri care chiar arată ca o familie. O familie dornică să îşi împărtăşească din experienţa acumulată şi celorlalţi camarazi, o familie ce o poate lua oricând de la început... Dar, ca orice familie, are nevoie şi de linişte. De toate felurile. Chiar şi de una financiară. În cazul lor, orice efort este binevenit. Să fim şi noi – pentru ei – cu fruntea sus...

EVIDENŢIAT PENTRU MERITE DEOSEBITE ÎN STRUCTURILE NATO

Căpitan
MIRCEA BARAC

În data de 10 februarie a.c., **căpitan-comandorul Siminel STEREA** a primit din partea ministrului apărării din Slovenia, doamna **dr. Ljubica JELUSIC**, "Medalia pentru cooperare multinaţională în grad II". Aceasta este cea mai înaltă distincţie ce poate fi acordată unui militar străin, în semn de recunoaştere a activităţii desfăşurată la post.

Recunoaşterea meritelor ofiţerului român a fost acordată în cadrul ceremoniei de încheiere oficială a programului de integrare a Forţelor Armate Slovene în structurile NATO, activitate desfăşurată la Ljubliana.

La festivitate a fost invitat comandantul JFC Naples, **amiralul Mark P. FITZGERALD** şi un număr de specialişti, printre care şi coordonatorul activităţii de accedere şi integrare (din cadrul comandamentului Napoli) a celor mai noi ţări membre în structurile NATO.

Ofiţerul a fost evidenţiat ca unul dintre factorii activi, catalizator al integrării noilor state membre în Alianţa Nord-Atlantică.

Căpitan-comandorul Sterea este încadrat la comandamentul NATO din data de 22 octombrie 2007, în cadrul structurii de Accedere şi Integrare, având ca sarcină coordonarea întregii activităţi de sprijinire a ţărilor nou admise în NATO – Bulgaria, Slovenia şi România, ca penultim val şi Albania şi Croaţia, ca ultim val.

"Concret, este vorba de planificarea şi executarea anuală a unor activităţi de tipul MTT – Military Training Team sau SAV – Staff Assistant Visit, adică vizite ale unor experţi pentru a ajuta ţările nou integrate în vederea certificărilor naţionale şi afirmării forţelor puse la dispoziţia NATO. Personal, am organizat pentru România un număr de cinci astfel de activităţi", ne-a declarat căpitan-comandorul Sterea.

Pentru rolul de ambasador activ al intereselor României în structurile Alianţei, ofiţerul reprezintă un model demn de urmat. Ne exprimăm convingerea că la întoarcerea de la post, experienţa sa va fi valorificată la maxim în cadrul categoriei noastre de forţe şi nu numai, iar recompensele vor fi pe măsura eforturilor depuse.

Curs de medicină aeronautică

Căpitan LEONARD LUPU

La sfârşitul anului trecut s-a desfăşurat la Koenigsbrueck şi Fuerstenfeldbruck, Germania, "Cursul de bază în medicina aeronautică", curs organizat sub egida EAG (European Air Group). Această misiune a fost o premieră, cursul fiind primul de factură internaţională, cu participarea a 9 ofiţeri medici din Germania – 5, Olanda – 2, România – 1şi Quatar – 1.

Pe durata desfăşurării cursului s-a urmărit perfecţionarea pregătirii în domeniul medicinei aeronautice, atât în conformitate cu reglementările militare (NATO), cât şi cu cele civile (JAA), precum şi dezvoltarea unei posibilităţi unitare de antrenament internaţional, în Europa, în domeniul medicinei aeronautice în spiritul concepţiei „*European Single Sky*".

Programa a cuprins prezentări în domeniile: medicina aeronautică clinică, psihologie aeronautică, aspecte legislative privind medicina aeronautică, evacuarea aeromedicală, factorul uman şi integrarea sistemelor în aviaţia modernă, medicina aeronautică operaţională, vizite la sediul Eurocopter din Donauworth, la sediul EADS din Manching şi la Baza Aeriană 32 din Lechfeld, dar şi două teste scrise pentru evaluarea cunoştinţelor acumulate în timpul cursului.

Cursul este recunoscut de JAA (Joint Aviation Authority), fiind organizat în conformitate cu prevederile JAR-FCL 3.090 (Joint Aviation Requirements Flight Crew Licensing – Medical), şi a cuprins peste 160 de ore de pregătire pentru „Examinator Medical Autorizat".

CEL MAI BUN DINTRE CEI BUNI – EDIȚIA 2009

Maistru militar principal
CLEMENTIN ISPRĂVNICELU

Pentru a răsplăti și stimula eforturile maiștrilor militari și subofițerilor, în obținerea de rezultate deosebite în procesul instructiv-educativ și îndeplinirea cu competență a sarcinilor și misiunilor încredințate, în Statul Major al Forțelor Aeriene se desfășoară, de cinci ani, concursul anual "Cel mai bun dintre cei buni". Prin acest concurs se promovează valoarea "iluștrilor anonimi" care pun temelie zborului și veghează la liniștea cerului, coloană vertebrală a Forțelor Aeriene, cărora și prin acest mod, le mulțumim.

Criteriile selecționării candidaților se referă la acte de eroism, curaj, devotament și inițiativă manifestate în îndeplinirea misiunilor încredințate; rezultate foarte bune obținute, constant, în îndeplinirea îndatoririlor de serviciu, în pregătirea pentru luptă, în exploatarea, întreținerea, repararea și păstrarea tehnicii de luptă, invenții și inovații pentru îmbunătățirea procesului instructiv-educativ și realizări în domeniul tehnico-științific; servicii excepționale aduse țării, rezultate foarte bune obținute în alte domenii decât cel militar, soluționarea unor situații complexe; îndeplinirea în condiții foarte bune a activităților pe timpul participării la misiuni interne și internaționale; aprecieri deosebite făcute în mod oficial de către structuri ale forurilor internaționale militare sau civile; comportare ireproșabilă în orice împrejurare.

În cei cinci ani, concursul "Cel mai bun dintre cei buni" a devenit o tradiție și un brand al maiștrilor militari și subofițerilor din Forțele Aeriene Române.

Acesta a fost spiritul în care s-a desfășurat Ediția a V-a, ediție jubiliară, în a cărei etapă finală s-au calificat un număr de 12 maiștri militari și 12 subofițeri din structurile subordonate. Selecția a fost deosebit de grea și riguroasă, toți colegii noștri având merite deosebite.

La secțiunea subofițeri, locul III a fost ocupat de **plutonierul major Georgeta STAN,** *Centrul de Operații Aeriene* și **plutonierul Mihail JUGĂNARIU** din *Batalionul 1 Supraveghere Aerian.*

Locul II a fost ocupat de **plutonierul major Ion-Ion ICĂ,** *Brigada 1 Rachete Sol-Aer* și **plutonierul adjutant principal Ion TĂNASE** din *Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene "Aurel Vlaicu".*

Titlul de Subofițerul anului 2009 a fost acordat **plutonierului Tudorel MIHAI** din *Batalionul 85 Comunicații Aero și Informatică.* Acesta și-a început cariera militară urmând cursurile de formare a subofițerilor pe filiera indirectă, în anul 2002. Subofițerul este preocupat permanent de perfecționarea pregătirii militare generale și de specialitate, dovedind un interes constant de îmbunătățire a performanței, de acumularea în timp real a noutăților în domeniul comunicațiilor și informaticii. A dat dovadă de loialitate prin atitudine și comportament, inițiativă în îndeplinirea cu profesionalism a atribuțiilor profesionale, dovedind seriozitate și o conduită exemplară. A participat cu rezultate deosebite ca subofițer de stat major nivel 2, la misiunea de menținere a păcii din teatrul de operații din provincia Zabul, Afganistan.

Pentru meritele sale, pentru activitatea depusă în teatrul de operații, militarul a fost răsplătit în anul 2009 cu Medalia pentru servicii aduse NATO, Emblema de merit "În slujba păcii" clasa a III-a și Emblema de Onoare a Statului Major General.

La secțiunea maiștri militari au fost acordate mențiuni **maistrului militar clasa I Vasile BLAGOCI,** *Regimentul 70 Geniu Aviație* și **maistrului militar principal Valeriu MOCANU,** *Centrul Operațional Aerian.*

Locul III a fost acordat **maistrului militar clasa I Ștefan LUCA** din *Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene "Aurel Vlaicu".*

Locul II a fost acordat **maiștrilor militari clasa I Nicolae DANCIU,** *Baza 71 Aeriană* și **Gheorghe MARIN,** *Batalionul 1 Supraveghere Aeriană.*

Titlul de Maistru Militar al anului 2009 a fost obținut de **maistrul militar clasa I George-Germis TĂNASE** din *Baza 90 Transport Aerian.* Acesta are cunoștințe de specialitate solide,

acumulate într-o perioadă îndelungată, îndeplinindu-și în condiții deosebite atribuțiile funcționale și sarcinile funcționale ținând cont de prioritățile momentului. Experiența acumulată în misiunile interne și externe (misiunea Althea, Bosnia-Herțegovina) și-a pus amprenta în mod pozitiv asupra modului cum își desfășoară activitatea iar spiritul camaraderesc, inițiativa, altruismul, umorul, cinstea, profesionalismul, stăpânirea de sine sunt câteva dintre trăsăturile de caracter ce-l definesc.

A contribuit la dezvoltarea, adaptarea și implementarea tehnologiei de repersonalizare a căștilor MIDASH, ceea ce a condus la prelungirea duratei de folosire a acestora și, implicit, la scăderea cheltuielilor necesare pentru achiziționarea altora noi. Împreună cu compartimentul de cercetare și proiectare din cadrul IAR Brașov a pus bazele realizării primelor căști echivalente MIDASH, pentru elicopterele Puma M la un preț de fabricație mai mic decât prețul inițial. De asemenea, a contribuit la scăderea costurilor de disponibilizare a MFCD (monitor multifuncțional color) de la 20.000 de euro, preț cerut de fabricant, la 400 de euro, prin înlocuirea back-light-ului cu neon, cu matrice cu leduri, la disponibilizarea cu costuri minime a 5 agregate URT de pe aeronavele AN-26, precum și 6 agregate de detectare a givrajului de pe elicopterele IAR-330 S/M/L.

Acest concurs care, prin amploarea și nivelul la care s-a desfășurat a fost unic în Armata României este consecința unui management modern, comparabil cu al altor țări membre NATO în care concursurile "The best of the best" sunt foarte apreciate. Prin aceste activități se dorește atragerea membrilor organizației în îndeplinirea conștientă a obiectivelor acesteia, cultivând sentimentul de mândrie față de apartenența la organizație, față de istoricul și tradițiile ei.

Câștigătorii acestui concurs își desfășoară activitatea în toate structurile subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene: baze aeriene, batalioane de rachete sol-aer, batalioane și companii radiotehnice izolate etc.

De la an la an, calitatea participanților propuși de către structurile subordonate a crescut, demonstrându-se astfel dorința de competiție și valoarea umană a cadrelor militare care activează în Forțele Aeriene.

Demonstrând viziunea Forțelor Aeriene, Ordinul SMG-98 din 28.12.2009, Ordin pentru aprobarea cadrului organizatoric de desfășurare a activităților pentru acordarea distincției militare cu denumirea onorifică "OMUL ANULUI", crează cadrul legal de organizare și desfășurare în anii ce vor veni a acestui gen de activități.

LIDERI ÎN DEVENIRE

Plutonier major SORIN SĂFTOIU

Structura Forţelor Aeriene Române, de la componenta de standard şi doctrină şi până la cea de resurse umane, are clasificat corpul maiştrilor militari şi subofiţerilor drept unul dintre cele mai importante, dacă nu chiar situat la baza sistemului. Suntem, mai nou, capabili să îndeplinim şi atribuţii care, până mai ieri, erau dedicate corpurilor superioare de cadre.

Întrebarea firească este dacă putem face faţă acestor noi provocări sau/şi ne putem depăşi condiţia actuală, în sensul exprimării ca adevăraţi lideri. Probabil, pentru această variantă avem nevoie de pregătire suplimentară. Un astfel de exerciţiu au încercat şi, credem, au reuşit să-l ducă la bun sfârşit doi dintre colegii noştri.

Astfel, în perioada 21.09–29.10.2009, **plutonierul major Gabriel POPA**, instructor 3 la catedra IMB din cadrul Şcolii de Maiştri Militari şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene, şi **plutonierul Diana Cristina MIREUŢĂ**, controlor trafic aerian la Baza 90 Transport Aerian, au participat la "Leadership Course", organizat de Kisling NCO Academy.

Aflaţi în grupe diferite, definite simbolic "Mustang Fly" şi "Sabre Fly", subofiţerii au captat repede atenţia şi prietenia colegilor de curs şi a instructorilor. Fiind singuri în ipostaza de "outsider", ceilalţi cursanţi fiind exclusiv americani, au încercat să se prezinte la nivelul acestora, iar diplomele de absolvire dovedesc că au reuşit. *"Am fost trataţi în mod egal cu ceilalţi cursanţi, nu am avut parte de nici un favor. Condiţiile de cazare, de masă, de instrucţie, toate au fost la un nivel optim. Am avut condiţii perfecte pentru a ne putea concentra doar pe studiu"*, îşi aminteşte plutonierul major Gabriel POPA.

Cursul a avut drept scop pregătirea subofiţerilor de nivel inferior E6 (technical sergeant) pentru nivelul superior E7 (master sergeant), o pregătire pentru gradul de plutonier major echivalent şi un curs destinat pentru încadrarea funcţiilor de lideri ai subofiţerilor (consilieri, superintendent, supervizor).

"Ceea ce m-a frapat cel mai mult a fost faptul că întreaga academie era condusă numai de subofiţeri. De la comandant la instructori, de la personal tehnic la cel administrativ, toţi erau subofiţeri. E un model care ne-ar prinde bine şi nouă", povesteşte şi plutonierul Diana MIREUŢĂ.

Cursul, organizat pe 4 module, cu un total de 6 săptămâni efective de curs, a fost unul interactiv, practic-aplicativ, bazat pe un sistem de învăţare pornit de la premisa că, în timpul studiului individual din ziua premergătoare, cursanţii se pregătesc din tema propusă, urmând ca la ora de curs, doar să fie definitivată problematica. *"Nici cu această caracteristică aparte a cursului nu am avut probleme. Noi am fost selecţionaţi în urma unui examen complex, care a cuprins probă fizică, vizită medicală amănunţită, teste psihologice, teste de limbă engleză, aşa că am fost pregătiţi pentru orice eventualitate"*, au declarat cei doi subofiţeri.

Cele 4 module au fost organizate sistematic astfel încât, la final, să ofere, cel puţin la nivel teoretic, toate elementele necesare devenirii unui lider. Am reţinut din discuţia cu cei doi subofiţeri, prezenţa în pregătire a modulului *"managerial communicator"* – învăţarea şi perfecţionarea scrierii şi exprimării corecte în redactarea documentelor militare, dezvoltarea capacităţii de comunicare eficientă, modulul *"military proffesional"* – formarea şi dezvoltarea aptitudinilor şi abilităţilor de lider, modulul *"combat leader"* – conducerea grupurilor mici în diverse operaţiuni militare şi, în final, a modulului *"unit manager"* – identificarea factorilor şi a stărilor de stres ale militarului profesionist, analiza comportamentală a acestuia.

"Important este, ca de acum înainte, să încercaţi să puneţi în practică ceea ce aţi văzut şi învăţat la acest curs. Dar trebuie să o faceţi într-o manieră coerentă, nu în mod idealist, şi raportat la condiţiile şi posibilităţile oferite în prezent de către Forţele Aeriene Române. Procesul de integrare început de aviaţia română este unul lung, de aceea trebuie să daţi dovadă de adaptabilitate, să faceţi ca această experienţă să conteze cu adevărat, să mai facem încă un pas spre profesionalizarea corpului maiştrilor militari şi subofiţerilor", îndemna şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, la întâlnirea pe care a avut-o cu cei doi subofiţeri, la întoarcerea din misiune, prilej cu care le-a înmânat diplome de merit.

Într-adevăr, până acum ne plângeam că maiştrii militari şi subofiţerii sunt marginalizaţi din punctul de vedere al cursurilor, al posibilităţilor de afirmare profesională. Iată că acestea se deschid, tot mai mult, şi către noi. Contează, însă, cum vom aprecia această deschidere, cum vom înţelege că trebuie să devenim lideri în sprijinul comandantului şi nu lideri de sindicat a cadrelor din corpul menţionat. Modelul de pregătire, bazat pe mult studiu individual şi constanţă în partea practic-aplicativă, ar trebui să ne fie din ce în ce mai familiar. Putem învăţa astfel, şi că respectul înseamnă însuşirea datoriei faţă de colegi, indiferent pe ce treaptă se află aceştia, şi că disciplina militară are cel puţin două componente: respectarea regulamentelor şi adaptarea la posibilităţile reale ale sistemului.

Baza 71 Aeriană

Comandor Laurian Anastasof, comandantul Bazei 71

În anul 2009, instrucția Bazei 71 Aeriană și a subunităților subordonate s-a planificat, organizat și desfășurat în vederea realizării misiunilor specifice bazei: ■ descoperirea, identificarea și combaterea actelor ilicite la regimul de zbor în spațiul național; ■ participarea la menținerea integrității spațiului aerian NATO; ■ asistența de navigație pentru aeronavele militare și civile; ■ acțiuni umanitare și misiuni de căutare, salvare, evacuare în cazul producerii unor catastrofe sau calamități naturale; ■ curierat, legătură și transport aerian de trupe; ■ cercetarea aeriană a unor zone sau raioane; ■ transportul echipelor mobile de intervenție; ■ asigurarea și menținerea disponibilității elementelor de infrastructură și utilitare ale aerodromului.

Pentru realizarea acestor obiective, forțele și mijloacele din Serviciul de Luptă Poliție Aeriană au continuat procesul de menținere a operaționalizării prin pregătirea piloților privind tehnicile, tacticile și procedurile NATO pentru îndeplinirea misiunilor pe timp de pace, criză și război în deplină securitate.

În acest scop, instrucția colectivă a comandamentului și a forțelor s-a concretizat prin planificarea, coordonarea și executarea următoarelor tipuri de activități: 9 exerciții naționale, trageri și bombardamente reale cu aviația în poligoanele Cincu și Bogata și 2 misiuni executate conform activităților de instruire în comun cu partenerii străini.

În urma desfășurării acestor activități s-a reușit menținerea calificării pentru misiune a piloților necesari executării Serviciului de Luptă Poliție Aeriană sub comandă NATO și obținerea calificărilor pentru alți patru piloți, continuarea perfecționării pregătirii a 11 piloți și perfecționarea a 4 instructori de zbor pentru avionul MiG-21 LanceR.

De asemenea, un număr de 4 piloți de MiG-21 LanceR au început programul de instructorie, suplimentar față de sarcinile stabilite la începutul anului de instrucție, în urma revizuirii, la 01.09.2009, a "Concepției privind instruirea în zbor a personalului navigant din Forțele Aeriene în anul 2009".

În privința escadrilelor de elicoptere înzestrate cu aeronave de tipul IAR-330 M/L, dislocate în locațiile Timișoara și Câmpia Turzii, s-a urmărit și s-a reușit continuarea perfecționării pregătirii piloților pentru Detașamentul de elicoptere de transport nivel readiness 180 zile, în vederea punerii la dispoziția NATO, precum și perfecționarea pregătirii a doi piloți aflați în pregătire pentru NRF-12 pe IAR-330 M.

Totodată, un număr de 14 piloți pe IAR-330 M/L au continuat procesul de instruire pe acest tip de aeronavă, în timp ce alți 3 piloți au devenit instructori de zbor pe IAR-330 L și 7 piloți au obținut un nivel superior a specialității de clasă.

În cursul anului 2009, Baza 71 Aeriană a participat la 6 mitinguri aeriene și la 7 exerciții bilaterale, în urma cărora au reieșit următoarele concluzii:

■ Exercițiile au fost utile și au vizat aplicarea procedurilor standard asociate operațiilor aeriene în vederea creșterii și îmbunătățirii nivelului de antrenament și de interoperabilitate ale piloților, în conformitate cu standardele NATO;

■ Planificarea, pregătirea și executarea misiunilor s-au făcut în conformitate cu standardele NATO;

■ Planificarea și pregătirea sprijinului națiunii gazdă s-a efectuat conform Acordului Tehnic, Baza 71 Aeriană îndeplinindu-și în totalitate sarcinile asumate.

Scopurile exercițiilor au fost atinse, obținându-se nivelul de instruire propus în ceea ce privește pregătirea comandamentului Bazei 71 Aeriană și a comenzilor structurilor subordonate.

Pentru anul 2010, principalele obiective, în afara executării misiunilor specifice bazei, constau în finalizarea procesului de operaționalizare și certificare a detașamentului MEDEVAC și în demararea procesului de selecție a personalului navigant, tehnic și de asigurare destinat exploatării avionului multirol.

Baza 86 Aeriană

General de flotilă aeriană Constantin Dobre, comandantul Bazei 86

În anul 2009, obiectivul Bazei 86 Aeriană a constat în menținerea nivelului de operaționalizare atins în vederea îndeplinirii misiunilor încredințate la pace, în situații de criză și la război, conform documentelor naționale, programelor și angajamentelor asumate de România.

În acest scop, principalele direcții de acțiune au fost:

■ executarea Serviciului de Luptă Poliție Aeriană, sub comanda NATO, în cadrul NATINADS;

■ executarea Serviciului de Luptă Intervenție Umanitară;

■ executarea Serviciului de Luptă Supraveghere NBC;

■ menținerea nivelului de operativitate a structurii de Poliție Aeriană sub comandă NATO;

■ asigurarea suportului logistic pentru îndeplinirea misiunilor.

Activitatea de instrucție în zbor s-a desfășurat având ca obiectiv general menținerea nivelului de instruire în zbor a piloților din oferta de forțe și creșterea nivelului de instruire în zbor a piloților în pregătire pentru oferta de forțe, cu accent deosebit pe executarea Serviciului de Luptă Poliție Aeriană/Serviciului de Luptă – Intervenție Umanitară, executarea tragerilor aer-aer/aer-sol, trageri cu bombe inteligente și participarea la misiuni și exerciții naționale sau multinaționale.

Scenariile exercițiilor executate au avut la bază conceptele și standardele NATO de executare a unor asemenea forme de instruire, personalul fiind în măsură să urmeze procesul de planificare, executare și control a acțiunilor militare similar NATO.

Activitățile de instrucție naționale și internaționale la care unitatea noastră a participat, cu implicații privind activitatea de zbor, au fost: exercițiu cu ținte marcate în condiții de bruiaj „STEEL 09" și exercițiul NATO de război electronic LIVEX – „NEWFIP IV", etapa I, organizat de CC Air IZMIR.

Exercițiile de căutare-salvare au fost planificate și executate în cadrul unor misiuni complexe, cu personalul navigant al escadrilelor de elicoptere și desfășurate într-o succesiune metodică: salturi cu parașuta pe uscat și pe mare, exerciții de căutare-salvare și antrenamente de supraviețuire, sub coordonarea șefului compartimentului instrucție prin parașutare din Statul Major al Forțelor Aeriene.

În afara planificării inițiale, forțe și mijloace din cadrul unității au fost angrenate în desfășurarea unor exerciții, astfel: ◆exercițiu național de tip JOINT destinat afirmării – „ROUEX 09"; ◆exercițiu privind modul de acțiune în cazul unui accident nuclear – „AXIOPOLIS 09", condus de ISU Cernavodă, cu un echipaj și un elicopter IAR-330 MEDEVAC; ◆exercițiu regional de intervenție în situații de poluare cu hidrocarburi și căutare-salvare la Marea Neagră – „RODELTA-2009", cu un echipaj și un elicopter IAR-330 MEDEVAC.

De asemenea, baza noastră a fost gazda exercițiului "SIMEX 2009".

Având în vedere nivelul îndeplinirii planului de zbor și performanțele în instruire, considerăm că în anul 2009 activitatea de zbor se situează, din punct de vedere cantitativ și calitativ, peste nivelul realizat în anii precedenți.

Forțele și mijloacele din Serviciul de Luptă Poliție Aeriană, Intervenție Umanitară și Supraveghere NBC au fost verificate pe timpul alertei ordonate de către comisia Statului Major al Forțelor Aeriene și apreciate cu calificativul EXCELENT.

În anul 2009 au participat la misiuni în afara teritoriului statului român 4 cadre militare. Totodată, pentru rezultate foarte bune, un număr de gradați voluntari au fost chemați în activitate în rândul subofițerilor.

Pentru anul 2010, obiectivul principal îl constituie menținerea calificării și continuarea instruirii în vederea îndeplinirii misiunilor încredințate la pace, în situații de criză și la război, conform programelor naționale și angajamentelor comune cu NATO.

Nu în ultimul rând, vom pune un accent deosebit pe instruirea generației tinere de piloți ai bazei, în vederea asigurării unui nucleu valoros de luptători aerieni, capabili să execute misiuni în orice condiții, la nivelul partenerilor din Alianța Nord-Atlantică.

Comandor Cătălin Băhneanu, comandantul Bazei 95

Baza 95 Aeriană

Obiectivul fundamental al Bazei 95 Aeriană în anul 2009 a fost executarea Serviciului de Luptă – Intervenție Umanitară, menținerea nivelului de operaționalizare a aeronavelor MiG-21 LanceR puse la dispoziția NATO, operaționalizarea și evaluarea nivelului de instruire a elicopterului IAR-330 MEDEVAC dislocabil pus la dipoziția NATO, executarea instrucției în zbor și la sol a forțelor în limitele cerințelor și resurselor alocate și sprijinirea instituțiilor statului și autorităților locale în situații de urgență.

Chiar dacă anul 2009 a fost un an în care provocările financiare internaționale și naționale și-au pus amprenta și asupra organismului militar, Baza 95 Aeriană Bacău și-a îndeplinit cu succes obiectivele stabilite și planul instrucției în zbor, în proporție de 99%.

A fost anul în care prima femeie pilot din Forțele Aeriene Române a executat cursul de trecere teoretic și practic pe avionul MiG-21 LanceR în cadrul Bazei 95 Aeriană, devenind astfel prima femeie pilot de supersonic din România. Efortul ei a fost susținut de 14 piloți tineri, colegi de generație, care au "flancat-o" atât la cursuri, cât și în zbor. Cu toții au reușit finalizarea trecerii în zbor pe avionul MiG-21 LanceR, realizare neegalată din 2006. Succesul lor s-a concretizat prin întoarcerea în unitățile din care fac parte, în calitate de luptători aerieni.

Piloții din patrula dislocabilă MiG-21 LanceR și-au menținut nivelul de antrenament prin executarea unor misiuni complexe, cu trageri și bombardamente reale, inclusiv cu muniție inteligentă.

Atât ei, cât și colegii lor, au participat la exercițiile naționale: "ȘOIMUL 2009", "ROUEX 2009", dar și la exercițiul multinațional "WTD - 2", împreună cu partenerul american.

Datorită pregătirii exemplare, atât a piloților de supersonice și a piloților de elicoptere, cât și a organizării excelente, participanții la mitingul aerian organizat pe 19 iulie, cu ocazia Zilei Forțelor Aeriene Române și Zilei Porților Deschise, au putut viziona un spectacol aerian de calitate.

Detașamentului MEDEVAC a trecut cu succes testul vizând certificarea națională, în perioada 11–18 septembrie, în cadrul exercițiului "SALVATORUL 2009", drept confirmare a muncii depuse.

De asemenea, forțe și mijloace aparținând escadrilei de elicoptere au executat, în comun cu structurile IJSU Bacău, exerciții în care s-a simulat intervenția la diferite situații de urgență, evaluarea pagubelor și a proporțiilor unui dezastru, căutarea de supraviețuitori, la alunecări de teren și inundații, salvarea de vieți omenești în cazul exploziei unui echipament de extracție petrol etc.

Putem să adăugăm și faptul că 11 piloți au obținut un nivel superior al calificării, obținând titluri de clasă superioare, iar 3 piloți au obținut calificarea de pilot instructor.

În cadrul tragerilor reale din poligonul de la Capu Midia au excelat și militarii de la Batalionul de Artilerie, obținând rezultate meritorii.

Nu în ultimul rând, toți cei care au sprijinit activitatea de zi cu zi a bazei aeriene, de la maistrul ce dă aeronava la zbor, la soldatul din gardă, centralistul de serviciu și șoferul de pe agregatul de pornire au făcut dintr-un an 2009 greu, un an cu multiple realizări.

Pentru anul 2010, principalul obiectiv îl constituie executarea misiunilor bazei la standarde NATO, a instrucției în volum complet prin menținerea sau chiar creșterea calificării piloților și, în măsura posibilităților, începerea unor măsuri de infrastructură necesare desfășurării activităților.

General de flotilă aeriană Ștefan Dănilă, comandantul Bazei 90

Baza 90 Transport Aerian

Principala misiune a Bazei 90 Transport Aerian este transportul de trupe și materiale în teatrele de operații.

În anul 2009 am executat peste 80 de misiuni în teatrele de operații din Irak, Afganistan și Balcani cu aeronavele C-130 și AN-26, transportând peste 600 t de materiale și peste 4.200 pasageri.

În anul 2010 se continuă misiunile din teatrele de operații Afganistan și Balcani.

Obiectivul general al instrucției Bazei 90 Transport Aerian în anul 2009 a constat în menținerea/operaționalizarea forțelor destinate NATO și inițiativelor regionale pentru participarea la operațiile de apărare colectivă și de menținere a păcii, precum și continuarea procesului de instruire a celorlalte forțe în vederea executării misiunilor de transport aerian pentru dislocarea forțelor în teatrele de operații și de sprijin al celorlalte structuri ale Sistemului Național de Apărare.

Instrucția în zbor a fost planificată astfel încât să asigure pregătirea unui număr minim de echipaje destinate executării misiunilor ordonate.

Planificarea, organizarea și desfășurarea instrucției în zbor a personalului aeronavigant a permis menținerea deprinderilor minime de zbor, executarea zborului în siguranță, precum și executarea misiunilor ordonate cu un număr minim de echipaje.

Batalionul de Artilerie Antiaeriană destinat apărării aeriene a Aeroportului Internațional „Henri Coandă" Otopeni, a executat exercițiul tactic cu trageri de luptă în TIPTSA – Capul Midia unde a obținut rezultate foarte bune.

Detașamentele din cadrul unității care fac parte din Oferta de Forțe au participat la activități de evaluare, astfel:

- certificarea națională a Detașamentului MEDEVAC prin exercițiul "SALVATORUL 2009";
- certificarea Detașamentului C-130 / NRF 15 la finalul perioadei de pregătire națională.

Cerințele și nevoile de standardizare identificate la nivelul structurii sunt în concordanță cu domeniile de responsabilitate și Obiectivele Forței, la îndeplinirea cărora contribuie Baza 90 Transport Aerian.

În privința stării operaționale, Serviciul de Luptă – Intervenția Umanitară a fost organizat și s-a desfășurat în conformitate cu reglementările în vigoare. În anul de instrucție 2009, în cadrul acestui serviciu s-au executat 5 misiuni, toate cu AN-26.

În prezent, unitatea operaționalizează/menține nivelul de operaționalizare astfel :

– Detașamentul 1 C-130 dislocabil, afirmat în 2007, menține nivelul de operaționalizare atins. Acest detașament este în prezent alocat pentru rotația NRF 15, la data de 01.07.2009 intrând în perioada de pregătire națională. În acest moment detașamentul este certificat de către structura specializată a Statului Major al Forțelor Aeriene pentru misiuni sub comandă NATO/UE.

– Detașamentul 8 elicoptere de transport IAR-330 M dislocabil, afirmat în 2007, menține nivelul de operaționalizare. Din acesta, în cursul anului 2009 a fost constituit detașamentul de 4 elicoptere destinate pentru rotația NRF 12, aflat în stand-by în perioada 01.01. – 30.06.2009;

– Detașamentul 3 elicoptere IAR-330 SOCAT-CSAR dislocabil, afirmat în 2008, menține nivelul de operaționalizare atins;

– Detașamentul 1 elicopter IAR-330 MEDEVAC dislocabil, evaluat inițial în 2008 și certificat național în septembrie 2009. Urmează să fie evaluat pentru afirmare prin procedura STARTASSES de către structura TACEVAL a CC Air Izmir în luna iulie 2010.

Din punct de vedere logistic au început lucrările de execuție a hangarului pentru executarea lucrărilor de mentenanță la aeronavele de tip C-130, iar prin eforturi proprii, la nivelul unității, s-au executat lucrările de pregătire a platformei pentru montarea bancului de testare motoare, precum și a drumului de acces către aceasta. În scurt timp, bancul de testare motoare, urmează a fi pus în funcțiune, scurtând timpul de investigare a defecțiunilor la motoare precum și verificarea în cel mai scurt timp a motoarelor care vin din reparații.

Secția mentenanță aeronave a executat și este în măsură să execute lucrări complexe de mentenanță de tip „PZ" la elicopterele IAR-330.

Este în curs de desfășurare activitatea de asigurare a necesarului de materiale pentru pregătirea logistică a detașamentului NRF-15.

În prezent, unitatea este în măsură să asigure sprijinul logistic pentru participare în cadrul unor misiuni NATO și UE a unui detașament de C-130 (cu o aeronavă), cu asigurarea de către Statul Major al Forțelor Aeriene a pieselor de schimb și echipamentului necesar desfășurării activităților.

Comandor Gabriel Moisescu, comandantul AFA

Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă"

Academia Forţelor Aeriene „Henri Coandă" este instituţia militară de învăţământ superior care asigură formarea de ofiţeri licenţiaţi în specializările „Managementul organizaţiei", „Managementul Traficului Aerian" şi „Managementul în Aviaţie" atât pentru Forţele Aeriene, cât şi pentru alţi beneficiari interni şi externi, urmărindu-se alinierea la standardele, procedurile şi tehnologiile de instruire şi evaluare ale armatelor statelor partenere din Alianţa Nord-Atlantică.

Realizările Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă" din cursul anului 2009 se înscriu pe linia ascendentă a dezvoltării instituţiei şi sunt reflexia obiectivelor propuse la începutul anului universitar.

Astfel, vizita comisiei Agenţiei Române de Asigurare a Calităţii în Învăţământul Superior – ARACIS s-a încheiat cu rezultate deosebite. În urma acesteia, consiliul ARACIS a validat raportul comisiei privind autorizarea de funcţionare provizorie a programelor de studii universitare de licenţă „Management în aviaţie" şi „Managementul traficului aerian", solicitate de academie, în acest sens fiind elaborată Hotărârea de Guvern 1093/30.09.2009.

O altă realizare remarcabilă s-a concretizat şi în obţinerea clasificării **„B+"** pentru publicaţia „Review of the Air Force Academy", editată în limba engleză, ce cuprinde rezultatele cercetărilor ştiinţifice ale cadrelor didactice şi specialiştilor din Academie, precum şi ale partenerilor noştri interni şi externi. Publicaţia este recunoscută de către CNCSIS, fiind indexată în două cataloage şi trei baze de date internaţionale.

Semnarea protocoalelor de colaborare în domeniul cercetării ştiinţifice şi educaţiei cu Bloomfield Colege New Jersey S.U.A., cu Institutul Naţional de Cercetare Aerospaţială „Elie Carafoli" (INCAS) din Bucureşti şi cu Academia Forţelor Armate din Slovacia în scopul participării în calitate de colaboratori la competiţii internaţionale pentru câştigarea unor contracte de cercetare, reprezintă o realizare importantă pentru prezent şi o provocare pentru viitor, obligându-ne să ţinem cât mai sus ştacheta pregătirii academice.

Activitatea de cercetare a cadrelor didactice universitare ale instituţiei s-a concretizat prin participarea la derularea a două proiecte finanţate de Ministerul Educaţiei, Cercetării, Tineretului şi Sportului şi Inovării, în valoare totală de 120.281 lei, unul în colaborare cu Academia Forţelor Terestre „Nicolae Bălcescu", celălalt fiind un grant propriu, câştigat prin competiţie la nivel naţional.

Anul universitar 2009-2010 continuă să fie un an plin de provocări, un an în care obiectivele Academiei Forţelor Aeriene se încadrează pe aceeaşi linie ascendentă, urmând traseul bine definit, de afirmare şi recunoaştere a instituţiei noastre atât pe plan naţional, cât şi pe plan internaţional.

În acest sens depunem toate eforturile pentru obţinerea unui calificativ cât mai ridicat la evaluarea instituţională a Academiei Forţelor Aeriene de către comisia Agenţiei Române de Asigurare a Calităţii în Învăţământul Superior, menţinem strânse relaţiile de colaborare cu instituţiile similare din străinătate şi vom transforma sesiunile de comunicări ştiinţifice AFASTUD şi AFASES în sesiuni de comunicări ştiinţifice internaţionale.

De asemenea, ne propunem să iniţiem procedurile legale pentru organizarea (începând cu anul universitar 2011–2012) a două programe de masterat: „Securitatea spaţiului aerian" şi „Managementul sistemelor de luptă din Forţele Aeriene" şi să demarăm procedurile pentru acreditarea, de către CNCSIS, a unui centru de cercetare.

Un alt obiectiv îl reprezintă dezvoltarea relaţiilor de colaborare cu instituţii de învăţământ superior similare, având în vedere semnarea de noi protocoale de colaborare în domeniul învăţământului şi cercetării ştiinţifice cu Universitatea „Transilvania" din Braşov şi Universitatea Naţională de Apărare „Miklós Zrínyi" din Ungaria.

Totodată, avem planificate activităţi specifice competiţiilor naţionale de GRANTURI pentru participarea cu proiecte de cercetare ştiinţifică, în vederea atragerii de fonduri ce ne vor permite dezvoltarea bazei materiale a învăţământului. Nu în ultimul rând, vom demara procedurile pentru completarea statului de organizare a catedrelor şi încadrarea, prin concurs, a unor cadre didactice competente şi cu o activitate recunoscută în domeniul universitar.

Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene

Comandor Nicolae Jianu, comandantul SAFA

În anul 2009, Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene (SAFA) a urmărit îndeplinirea obiectivelor de performanţă impuse de statutul de instituţie de învăţământ şi formare/specializare a cadrelor militare din Forţele Aeriene, pe baza unor obiective în cadrul cărora eforturile umane, financiare şi materiale au fost focalizate pe priorităţi, astfel: ■ învăţământ şi instrucţie; ■ activitatea de zbor; ■ logistică.

În vederea asigurării unui cadru operaţional obiectiv, ne-am raportat la cerinţele transformării Forţelor Aeriene într-un sistem eficient, flexibil, profesionalizat, precum şi la nivelurile de referinţă iniţiale considerate optime.

Astfel, pentru optimizarea activităţii de învăţământ şi instrucţie, principalele realizări ale anului trecut au constat în achiziţionarea şi darea în funcţiune a simulatorului ATC pentru pregătirea şi antrenarea controlorilor de trafic aerian, amenajarea laboratorului STASA – Sistem de Transmitere Automată a Situaţiei Aeriene şi amenajarea platformei unde urmează a fi instalat complexul HAWK.

De asemenea, considerăm un succes implementarea cursurilor de formare pe filieră indirectă pentru ofiţeri şi subofiţeri. În privinţa cifrei de şcolarizare, am asigurat şcolarizarea unui număr de 275 de cursanţi în afara dinamicii, prin care fuseseră planificaţi un număr de 481 de cursanţi şi pregătirea a trei serii de soldaţi gradaţi voluntari, în cadrul companiei instrucţie, pentru toate armele din Statul Major al Forţelor Aeriene.

Totodată, am acordat atenţia cuvenită componentei istorice şi culturale. În acest sens, a fost inaugurat amfiteatrul "Erou Cpt. Av. Alexandru Şerbănescu", înfiinţat prin reamenajarea laboratorului de doctrină pentru Forţele Aeriene, am organizat Concursul Naţional de Paraşutism Militar şi am înfiinţat asociaţia "Credinţă şi Onoare", în perspectiva ridicării unei biserici în locaţia şcolii.

În ceea ce priveşte activitatea de zbor, obiectivele au fost atinse conform următoarelor performanţe şi activităţi:

– Îndeplinirea Planului de Zbor în proporţie de 99,8 %;

– Executarea a 3 şedinţe de trageri şi bombardamente reale cu PRND-uri şi bombe de 100 şi 250 kg cu aeronavele IAR-99 Şoim şi Standard;

– Participarea la Exerciţiul Naţional cu Trupe în Teren „ROUEX 2009", prin dislocarea pe aerodromul Câmpia Turzii a 4 avioane IAR-99 Şoim. Prin precizia de care au dat dovadă piloţii în cadrul celor 3 exerciţii de bombardament, au obţinut calificativul „Excelent";

– Participarea la exerciţiul „Şoimul 2009" cu un număr de 4 aeronave IAR-99;

– Participarea cu 3 aeronave IAR-99 Şoim la manifestările ce au avut loc cu prilejul zilelor categoriilor de forţe armate.

Toate acestea au fost posibile datorită unei susţineri logistice eficiente, realiste, adaptată la condiţiile bugetare actuale. Mai mult decât atât, s-a reuşit şi finalizarea unor lucrări de infrastructură care au sporit astfel substanţial facilităţile şcolii, prin: ■ amenajarea unui nou pavilion în vederea măririi ariei de cazare; ■ înlocuirea spaţiilor vitrate la sala de sport; ■ definitivarea lucrărilor la infrastructura de aerodrom, astfel încât din punct de vederea al comunicaţiilor, instalaţiilor de navigaţie şi al căilor de rulaj, în SAFA poate ateriza orice tip de aeronavă, în orice condiţii meteo, ziua şi noaptea.

Pentru anul 2010 avem în plan şcolarizarea unui număr de 867 de cursanţi şi modernizarea mai multor laboratoare şi săli de specialitate.

În ceea ce priveşte activitatea de zbor, obiectivele principale constau în: ■ atingerea capabilităţii operaţionale cu aeronavele IAR-99 Şoim în vederea executării SLPAE (Serviciul de Luptă Poliţie Aeriană – extins); ■ executarea a 3 şedinţe de trageri şi bombardamente reale cu aeronavele IAR-99 Standard şi Şoim; ■ participarea la exerciţiul „Şoimul 2010"; ■ îndeplinirea Planului de zbor în procent de 100%.

Nu în ultimul rând, avem în vedere amenajarea unei staţii de epurare, reabilitarea sălii de sport, modernizarea celulei de joasă tensiune, amenajarea Centrului Editorial Tipografic şi achiziţionarea unui laborator fonic Prolang.

Brigada 1 Rachete Sol-Aer

Colonel Dan Cavaleru, comandantul Brigăzii 1 RSA

În anul 2009, instrucţia în cadrul brigăzii s-a realizat atât prin instrucţie de comandament, cât şi prin instrucţia forţelor.

Instrucţia de comandament a cuprins instrucţia teoretică, instrucţia practic-aplicativă şi instrucţia colectivă, care s-a concretizat prin participarea la 9 exerciţii (ISTRIA 2009, CETATEA 2009, NEWFIP 2009, CARPATINA 2009, ROUEX 2009, etc.).

Instrucţia forţelor a avut un caracter etapizat, începând cu nivelul grupă până la nivelul batalionului şi s-a finalizat cu executarea exerciţiilor.

Brigada a executat cu 3 batalioane de rachete sol-aer, cu Batalionul Hawk şi cu Batalionul Tehnic exerciţiul tactic cu trageri de luptă „ISTRIA 2009", condus şi evaluat de către comandamentul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, iar cu celelalte batalioane, lucrări de întreţinere tehnică sezoniere şi executarea tragerilor de instrucţie în cadrul unui exerciţiu cu ţinte aeriene marcate.

În urma desfăşurării acestor exerciţii s-a dovedit că această formă de pregătire şi instrucţie reprezintă cea mai importantă metodă de verificare şi evaluare a instrucţiei comandamentelor şi structurilor subordonate. Evaluarea instrucţiei forţelor s-a executat pe etape, fiind apreciată cu calificativul general Foarte Bun.

Activităţile în afara teritoriului ţării au fost concretizate prin participarea cadrelor militare ale brigăzii la acţiunile forţelor armate române în teatrele de operaţii din Afganistan, Sarajevo şi Kosovo, precum şi prin participarea la cursuri externe.

Ca urmare a evenimentului produs la Unitatea Militară de la Ciorogârla, comisiile Statului Major General, Statului Major al Forţelor Aeriene şi Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer au constatat o serie de vulnerabilităţi. Pentru remedierea acestora s-au întreprins următoarele măsuri: s-au executat şi finalizat lucrări de reparaţie la gardurile care împrejmuiesc cazărmile; s-au montat sisteme de avertizare în caz de pătrundere prin efracţie; s-a refăcut iluminatul perimetral al cazărmilor.

În decursul anului 2009 s-au efectuat peste 32 transporturi cu grad ridicat de risc, fără evenimente pe timpul desfăşurării acestora.

Am reuşit instalarea şi conectarea la reţeaua electrică a unui complex de rachete în cazarma comandamentului brigăzii pentru antrenarea, evaluarea şi instruirea echipelor de luptă ale batalioanelor de rachete sol-aer.

Nivelul de interoperabilitate se raportează la cunoaşterea limbii engleze şi aplicarea STANAG -urilor specifice structurilor de apărarea aeriană cu baza la sol.

Pentru anul în curs, în afara exerciţiilor planificate, avem în vedere dislocarea celui de-al doilea complex pentru a asigura instruirea personalului Batalionului Hawk şi pe acest tip de complex.

De asemenea, ne preocupă modernizarea sistemului de comandă-control de la nivelul brigăzii, care prevede operaţionalizarea variantei digitalizată pentru GBAD, ca elemente componente ale Sistemului de Comandă Control Aerian Naţional (SCCAN). Sistemul oferă avantaje privind mărirea preciziei indicării, micşorarea timpului de reacţie şi simplificarea actului de luare a deciziei pentru angajarea ţintelor aeriene.

În privinţa sistemului de comunicaţii, ne-am propus: extinderea sistemului informatic până la nivel batalion, pentru a asigura fluxul informaţional în timp real; dotarea marii unităţi cu autostaţii radio care oferă posibilitatea criptării comunicaţiilor voce/date (sunet, imagini, filme).

Nu în ultimul rând, continuarea dotării cu mijloace tehnice de avertizare care să ajute subunităţile destinate pazei şi intervenţiei.

Centrul de Operaţii Aeriene

Comandor Adrian Codi, comandantul AOC

În anul 2009, obiectivul fundamental al Centrului de Operaţii Aeriene – AOC a constat în menţinerea şi perfecţionarea capacităţii necesare conducerii operaţionale centralizate pentru ducerea acţiunilor militare în/din mediul aerian, precum şi managementul traficului aerian, în coordonare cu autorităţile şi structurile civile de trafic aerian.

În vederea realizării acestor deziderate şi în baza obiectivelor operaţionale destinate AOC, principalele activităţi au constat în:

– asigurarea dirijării şi coordonării, zilnic, a tuturor zborurilor operaţionale din spaţiul aerian al României, fără să fi fost înregistrat vreun eveniment de trafic aerian;

– asigurarea permanentă a controlului tactic asupra forţelor şi mijloacelor transferate sub comandă NATO;

– executarea a două misiuni reale de Poliţie Aeriană pentru interceptarea şi escortarea unor aeronave care au pătruns neautorizat în zona de responsabilitate;

– desfăşurarea primelor antrenamente de Poliţie Aeriană Extinsă cu aeronavele IAR-99;

– misiuni lunare de antrenament cu aeronavele de tip AWACS, în scopul verificării legăturilor şi antrenării personalului în privinţa procedurilor de lucru.

Din punct de vedere al pregătirii personalului prin exerciţii, acesta a fost implicat în două exerciţii de bruiaj electronic, zece exerciţii multinaţionale şi trei exerciţii naţionale. De asemenea, a fost asigurat controlul activităţii de zbor pentru 14 exerciţii multinaţionale şi bilaterale, personalul AOC desfăşurând activităţi precum: dirijarea zborului de către controlorii de trafic aerian români simultan cu cei străini, dirijarea de către navigatorii cu interceptarea a aeronavelor militare străine care executau misiuni împreună cu aeronave aparţinând Forţelor Aeriene Române.

Centrul de Operaţii Aeriene a avut o contribuţie importantă în cadrul testării operaţionale a SCCAN – Sistemul de Comandă Control Aerian Naţional şi în declararea nivelului operaţional iniţial al acestui sistem. În cadrul sistemului ASOC, a fost implementat un nou software prin intermediul căruia au fost introduse noi funcţiuni operaţionale.

Pe parcursul anului 2009, AOC a fost evaluat de o echipă TACEVAL din cadrul CC-Air Izmir în baza unui scenariu de Poliţie Aeriană, obţinând calificativul general "Foarte Bine", iar în domeniul management operaţional, "Excelent".

Profesionalismul şi calitatea pregătirii personalului AOC au fost confirmate şi prin participarea unor cadre la misiuni externe, în misiuni în sprijinul păcii din cadrul Comandamentului Forţei Internaţionale pentru Asistenţă şi Securitate (ISAF) din Afganistan şi în misiuni ONU de menţinere a păcii, de tip individual, ca observatori militari, pentru misiunile MONUC din Congo, UNMIK din Kosovo şi UNMIN din Nepal.

În anul 2010, alături de misiunile specifice centrului, principalele direcţii de acţiune ale AOC constau în continuarea pregătirii specifice pentru evaluarea tactică a Centrului de Raportare şi Control (CRC) – STARTASSES, implementarea conceptelor şi procedurilor NATO în situaţii de criză şi conflict şi perfecţionării cadrului de executare a Serviciului de Luptă Poliţie Aeriană sub comandă NATO.

De asemenea, avem în vedere, tot în cursul acestui an, operaţionalizarea aplicaţiei Sistemului de Comandă-Control Integrat (ICC) Naţional, operaţionalizarea Centrului de Raportare şi Control de Rezervă şi actualizarea procedurilor de acţiune în cadrul AOC/CRC în condiţii de lucru în mediu electromagnetic ostil.

20 de ani de la înființare

CARMEN BEȘCUCĂ
PAUL SANDACHI

Începutul...

Inițiativa privind înființarea unui muzeu al aviației a aparținut Ligii Naționale Aeriene, fiind localizată în timp, în anii de după Primul Război Mondial. Au urmat alte inițiative, din păcate, nefinalizate. Abia în anul 1981, prin Ordinul Marelui Stat Major nr. C.L. 00554 (01 iunie) s-a constituit un nucleu al Muzeului Aviației române ce aparținea de Școala Militară de Ofițeri de Aviație „Aurel Vlaicu".

În 1986, nucleul format din doi ofițeri și un maistru militar a fost trecut în subordinea Bazei 333 Reparații, cu sediul în București-Otopeni (Ordin nr. B3/00509 din 18 iunie).

Rolul acestei echipe a fost de a identifica și recupera patrimoniul istoric și tehnic aeronautic existent pe teritoriul României. Concomitent cu această activitate, factorii de conducere din Comandamentul Aviației Militare au făcut eforturi pentru obținerea unor spații adecvate destinate amenajării muzeului propriu-zis.

În primele luni ale anului 1990, s-au inițiat procedurile pentru înființarea Muzeului Aviației, fiind elaborată Hotărârea Guvernului României cu nr. 197 din 2 martie. Acest document avea să consfințească existența de jure a instituției ce urma să susțină prin forme specifice de manifestare și să promoveze valorile perene ale aeronauticii române.

Activitatea celor 14 angajați ai muzeului a început într-un birou în cadrul compartimentului Pregătire de Luptă din Comandamentul Aviației Militare. Ulterior, s-a asigurat un spațiu în incinta UM 01961 Otopeni. Conducerea instituției a elaborat o strategie de dezvoltare pe termen mediu și lung ce continua, la un nivel superior, munca fostului colectiv al nucleului Muzeului Aviației.

A demarat procesul de asimilare cantitativă a unui patrimoniu tehnic ce numără astăzi peste 100 de aeronave civile și militare, stații de radiolocație, tunuri și rachete sol-aer. S-a constituit un patrimoniu istoric, grupat în prezent în 34 de colecții cu peste 10.000 de repere, alte fonduri fiind în curs de catalogare.

Prima expoziție permanentă

La trei ani de la înființarea muzeului, la 17 iunie, s-a organizat prima expoziție permanentă deschisă publicului, ineditul acesteia constând în faptul că totul era organizat în cinci corturi de campanie. Efectul imediat al acestei acțiuni: un nou sediu al muzeului într-o mică clădire din vecinătatea Aeroportului Internațional Aurel Vlaicu-Băneasa.

Noul spațiu a fost amenajat, fiind inaugurat în prezența ministrului Apărării Naționale, Gheorghe Tinca, la 20 iulie 1995. Un an mai târziu s-a deschis pentru public secția Istoria Rachetelor și Cercetării Spațiale „Hermann Oberth", secție ce funcționează în municipiul Mediaș.

În 1997, Muzeul Aviației a primit aprobarea și s-a extins în zona monumentului ridicat în amintirea fostei Companii Internaționale de Navigație Aeriană Franco-Română. Dimensiunile patrimoniului și necesitatea unor spații expoziționare mai mari au făcut ca muzeul să suporte o nouă dislocare.

La începutul lunii martie 2000, cu ocazia aniversării a 10 ani de la înființare, instituția și-a redeschis porțile pentru public în locația fostei mari unități de aviație de la Otopeni. Ceremonia a fost onorată de prezența șefului Statului Major al Forțelor Aeriene și a secretarului de stat în Ministerul Transporturilor pentru probleme de aviație. După cinci ani de la eveniment, acumulările cantitative au făcut ca nici spațiul de la Otopeni să nu mai fie corespunzător.

Iulie 1995: ministrul Gheorghe Tinca, inaugurând localul Muzeului Aviației, situat la acea vreme, lângă Aerogara Băneasa

Revenirea la matcă

Locația în care funcționează în prezent muzeul este legată de existența uneia din cele mai vechi baze aeriene din România și una dintre primele din sud-estul Europei. Pipera a fost, indiscutabil, leagănul aviației militare române, de existența acestei locații

legându-se funcţionarea primei şcoli de meseriaşi pentru aeronautică (1920), primele experienţe cu avionul de luptă IAR CV 11, intrarea în înzestrarea Forţelor Aeriene Române a primelor elicoptere, realizarea primei staţii de radiolocaţie, START 1. În acest context, având în vedere că parte din vechea infrastructură s-a păstrat, alegerea locaţiei s-a dovedit ca fiind un act decizional fericit.

Cu un efort ieşit din comun, în numai patru luni de zile, colectivul muzeului a reuşit să amenajeze unul din hangare drept expoziţie permanentă cu privire la perioada istorică 1893–1958. Inaugurarea acestui segment a coincis cu aniversarea Centenarului Zborului Traian Vuia, evenimentul fiind onorat de prezenţa ministrului Apărării, a altor demnitari civili şi militari.

În anul 2007 s-a deschis pentru public al doilea hangar, cuprinzând evoluţia aviaţiei române în perioada 1958–1970. Este demn de subliniat faptul că eforturile financiare ale Statului Major al Forţelor Aeriene, respectiv ale Ministerului Apărării Naţionale au fost modeste, conducerea muzeului reuşind să identifice şi să exploateze numeroase surse extrabugetare.

În 2008, având la bază o idee originală a directorului muzeului, **comandorul Paul Sandachi,** s-a realizat legătura dintre cele două expoziţii de bază. În prezent se află în curs de amenajare Parcul de Tehnică de Forţe Aeriene şi cel de-al treilea segment cuprinzând istoria aviaţiei în intervalul de timp 1971–1989.

Totodată, din anul 2008 s-a trecut la o nouă etapă în dezvoltarea instituţiei prin abordarea acumulărilor calitative.

În decursul celor 20 de ani de existenţă, trecând peste greutăţile determinate de lipsa de fonduri, de spaţii adecvate, de personal, Muzeul Aviaţiei a reuşit să se impună pe plan intern şi internaţional drept o instituţie reprezentativă pentru apariţia şi evoluţia fenomenului aeronautic, valorile pe care le promovează fiind recunoscute între graniţele României cât şi în afara acestora.

Activitatea ştiinţifică şi expoziţională

Personalul militar şi civil al Muzeului Aviaţiei a acordat permanent importanţă specializării în cunoaşterea şi gestionarea patrimoniului naţional aeronautic, participând în acest sens la diferite cursuri organizate de structurile Ministerului Culturii şi Cultelor. Parcurgerea ritmică a planurilor anuale de cercetare ştiinţifică a condus la elaborarea şi publicarea a mai multor articole, studii şi lucrări din domeniu, printre ele regăsindu-se:

– Valeriu Avram, Ana-Maria Guşă, Paul Sandachi „Contribuţii româneşti la dezvoltarea aeronauticii, la sfârşitul sec. al XIX-lea şi începutul sec. XX, Editura Europa Nova, Bucureşti, 2000;

– General Iosif Rus, căpitan-comandor Paul Sandachi „Traian Vuia şi avioanele sale profetice”, Muzeul Aviaţiei, Bucureşti, 2001;

– Paul Sandachi, Dan Hadârcă „Prinţul George Valentin Bibescu. Biografia unui călător”, Editura Vivaldi, Bucureşti, 2005;

– Valeriu Avram, „Istoria Aeronauticii Militare Române 1910–1916”, Editura Tiparg, Piteşti, 2003;

– Valeriu Avram „Zburătorii României Mari”, Editura Alpha MDN, Buzău, 2007;

– Valeriu Avram, Sorin Turturică, „Teleormanul şi aeronautica. În vremuri de război”, Editura Tipoalex, Alexandria, 2008;

– Paul Sandachi „Aviaţia de luptă reactivă în România”, Editura Regina din Arcadia, Bucureşti, 2001;

– General Aurel Niculescu, Sorin Turturică „Pe aviatori lasă-i să zboare”, Editura Anima, Bucureşti, 2008.

Plecând de la nivelul atins în pregătire şi de la valoarea patrimoniului acumulat, s-au putut organiza mai multe expoziţii internaţionale:

– „Colaborarea româno-franceză din domeniul aeronauticii” (Franţa, 2002, Centrul Cultural Român din Paris, 2002);

– Participarea cu expoziţia „Romanian Wings” la manifestările organizate cu ocazia centenarului zborului fraţilor Wright (Statele Unite, Dayton, Ohio, 2003);

– „Traian Vuia şi aeroplanele sale profetice” (Franţa, Centrul Cultural Român din Paris, 2006);

– Organizarea sărbătoririi Zilei Aviaţiei Române în taberele militarilor români de la Kabul şi Kandahar (17 iunie 2006).

– Ungaria, Muzeul Transporturilor din Budapesta „Aripi Româneşti”, 2007.

– Participare cu expoziţii statice de tehnică a Forţelor Aeriene la spectacolele aviatice ROIAS 2001 şi 2006, dar şi la demonstraţia aeriană „Magie pe cer” 2007.

Muzeul Aviaţiei a fost prezent la:

– Expoziţia naţională „Inventica 2008”;

– Milfest, ediţiile din 2007 şi 2008;

– Salonul Auto 4x4 (2005).

A susţinut şi susţine acţiunile Retro Automobil Clubul Român, păstrător şi continuator al tradiţiilor ale Automobil Clubul Român, înfiinţat de principele George Valentin Bibescu în 1905.

Grădiniţa MApN, în vizită la Muzeul Aviaţiei

În decursul anilor, având la bază protocoale încheiate cu instituţii aparţinând Ministerului Educaţiei sau ale administraţiei judeţene şi locale din diferite zone ale României, s-au desfăşurat activităţi ce au vizat formarea unor convingeri la nivelul tineretului, care să determine atitudini responsabile privind istoria naţională în general şi istoria aeronauticii în mod deosebit. De asemenea, a existat şi există o colaborare permanentă cu instituţii de cultură similare, din ţară şi din străinătate, ce are ca finalitate schimbul de experienţă privind rolul actual şi locul muzeului în cadrul societăţii contemporane, în condiţiile exploziei informaţionale şi a apariţiei muzeelor virtuale.

Una dintre preocupările actuale ale Muzeului Aviaţiei are în vedere „Centenarul Aeronauticii Române” şi „Centenarul Aviaţiei Reactive” din 2010, ocazie cu care se vor pune în valoare fondul „Aurel Vlaicu” şi arhiva „Henri Coandă”.

SISTEMUL HAWK – ADEVĂR SAU PROVOCARE?

Văzut ca o modalitate (deocamdată, singura) de înlocuire a mult prea rutinatului sistem Volhov, sistemul Hawk este, cel puțin în momentul de față, încă în faza de polish, de lustruire și pregătire a tehnicii pentru un posibil format convențional de operare. Contextul actual, care a indus o anumită politică fiscală pentru armată și, implicit, pentru Forțele Aeriene, pare a refuza Hawk-ului șansa de exprimare la capacități estimate. Dacă este așa sau nu, este ceea ce am încercat să descoperim la singura unitate de profil din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, Batalionul 7 Hawk.

Plutonier major
SORIN SĂFTOIU
ADRIAN SULTĂNOIU

Undeva, pe centura Bucureștiului. Un frig teribil ne acompaniază pașii. La intrare, un grup de militari "lopătează" de zor. Nu îi deosebim, ținuta de instrucție fiind un bun paravan de protecție pentru descoperirea corpului de cadre din care provin. Probabil

Locotenent-colonelul Ion Moise, comandantul Batalionului

că şi această activitate trebuie executată. Manual. Să ne pregătim fizic, aşadar...

Comandantul batalionului, **locotenent-colonelul Ion MOISE**, ne iese rapid în întâmpinare şi ne lămureşte: *"sunt colegii noştrii de la geniu..."*. Înţelegem că această activitate este încadrată în fişa postului a altor militari şi pătrundem în incinta unităţii. Prin curte, puţini militari la vedere.

"Datorită statului nostru actual, unul de stand-by, militarii au doar două alternative: ori sunt la birouri, exersând teoria şi făcând schimb de experienţă, ori sunt la tehnică, asigurându-se că aceasta este pregătită oricând pentru dezvoltarea de capabilităţi", ne liniştește comandantul unității.

Imaginea de ansamblu ne este arhicunoscută, așa că mutăm discuția pe un alt plan. Ne-ar interesa, de exemplu, ce este sistemul Hawk, ce reprezintă pentru militarii desemnați sau cei care au ales această oportunitate. *"Deşi, ca rachetişti devotaţi armei şi specializării, suntem încă îndrăgostiţi de sistemul Volhov, pe care, în paranteză fie spus, faci artă cu adevărat, am înţeles importanţa evoluării la sisteme digitalizate de tragere şi apărare cu rachete sol-aer, la echipamente mult mai flexibile sau mai mobile"*, este opinia locotenent-colonelului Ion MOISE.

Cunoscând poziția mass-media și având rememorate multe din aceste păreri exprimate de specialiști în domeniu sau nu, suntem puțin reticenți. Un sistem care se află pe planul al doilea în armatele aliate să fie soluția viabilă pentru Forțele Aeriene? Tot comandantul este cel care vine în ajutor: *"Poate pentru partenerii noştri cu o forţă economică crescută, Hawk-ul a devenit doar o variantă de rezervă, fiind cotat la un nivel mediu. Dar, pentru noi, care creştem în continuu în pregătire, care încercăm să acoperim regresul dictat de vremuri nu chiar îndepărtate, este chiar o soluţie foarte bună. Sigur, rămâne să vedem sistemul la lucru. Până acum, nu am făcut decât simulări de trageri şi operaţiuni de mentenanţă. Un sistem, şi mai ales unul de rachete sol-aer, îşi dovedeşte calităţile atunci când ţinta fixată este doborâtă. Dar, fiţi liniştiţi. Momentul acela este aproape"*.

Urmează, pe parcursul turului unității, un briefieng coerent, spumos, plin de informații. Privit ca o necunoscută de reporter, Hawk-ul își dezvăluie ușor-ușor, atuurile. Aflăm, astfel, că Batalionul 7 Hawk are în înzestrare varianta a-3-a modernizată a sistemului, o variantă care ar putea ajunge, în urma unui program coerent de dezvoltare, implementat în condiții de securitate materială, până la varianta Hawk XXI.

"Este un sistem extrem de mobil, transportabil atât pe roţi, cât şi cu trenul sau pe calea aerului. Chiar şi un elicopter poate asigura transportul dintr-o zonă în alta. Detaşarea lui într-o arie destinată implică o coloană mică, de până la 7-8 maşini, o deplasare de aproximativ 4 ore până la poligonul de tragere şi un maxim de 2 ore dedicate instalării pe o poziţie aleasă. Toate aceste date îl recomandă, dacă este să

Condiţii vitrege pentru exploatarea sistemului Hawk

privim doar la durata de defluire a Volhovului – 14 ore. De altfel, anul acesta vom avea ocazia să vedem dacă aceste date tehnice pot fi îndeplinite practic, deoarece suntem planificaţi să participăm la mai multe exerciţii organizate de Brigada 1 Rachete Sol-Aer sau Statul Major al Forţelor Aeriene, precum <<Istria 2010>>, <<Simex>> sau <<Vlăsia>>". Toate aceste informaţii ne sunt asigurate de **căpitanul Irinel MIHĂILESCU**, comandantul Bateriei 1 Rachete Sol-Aer, care ni s-a alăturat pe timpul discuţiei..

Suntem tentaţi să îl credem, mai ales că tocmai s-a întors de la un curs de specilitate, un curs de apărare antiaeriană, desfăşurat pe durata a 6 luni, la Fort Bliss, Texas, SUA. Într-adevăr, pentru operarea, executarea mentenanţei la un astfel de sistem, avem nevoie numai de oameni pregătiţi. *"Noi nu avem dificultăţi din acest punct de vedere", spune comanantul unităţii. "Sigur, sunt, în special sgv-işti, care trebuie să treacă printr-un program de pregătire accentuat. Ceilalţi, sunt specialişti din cadrul armei rachete sol-aer, sunt oameni care, în marea lor majoritate, au ales să vină la Batalionul Hawk. Noi nu ţinem pe nimeni cu forţa, fiind şi cazuri pe care le-am înţeles. Dorinţa de schimbare sau probleme familiale au făcut ca o parte mică din personal să plece. Cei rămaşi, nucleul de bază, formează un grup, o familie. Poziţia de stand-by în care ne aflăm, ne regăseşte zilnic unul pe celălalt",* completează comandantul.

Lucrări de mentenanţă, obligatorie şi în sezonul rece

Totul pare a fi pregătit. Pentru ce? Încă nu se ştie. În paralel, militarii de la Hawk au primit şi recomandări să nu uite operarea şi manevrarea sistemului Volhov. Probabil, doar pentru antrenament, pentru a nu-şi pierde deprinderile. Comandantul batalionului este optimist: *"Sunt sigur că această structură va fi prima 100% interoperabilă cu structuri NATO similare, deoarece poate asigura suport în orice condiţii, în orice locaţie. De asemenea, sistemul poate fi condus atât la nivel batalion, cât şi la nivel de brigadă sau componentă aeriană. Are aproape toate sistemele digitalizate, de la radare la punct de comandă, mai puţin lansatoarele, care, în scurt timp, vor îndeplini şi ele acest criteriu. În plus, ca şi detalii tehnice, el asigură singur o zonă pe care o acopereau în trecut peste 20 de sisteme, are capacitatea de a trage circular şi, mai important, are cea mai uşoară componentă de instrucţie".*

Căpitanul Irinel Mihăilescu, comandantul Bateriei 1 Rachete Sol-Aer

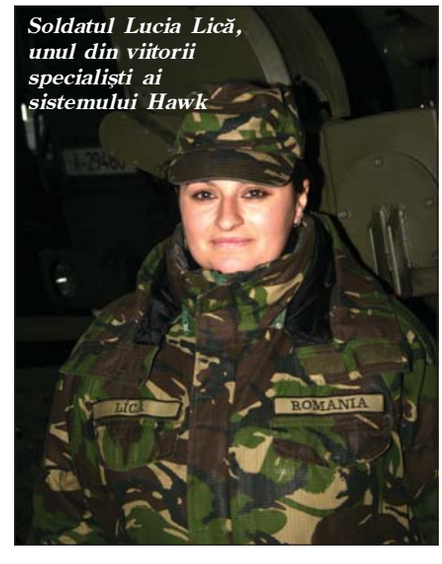
Într-adevăr, dacă la Volhov era nevoie de pregătirea unor ofiţeri pentru operare, acum orice categorie de personal poate executa misiuni similare. Politica de resurse umane pare, măcar în acest sector, să fi fost una coerentă, flexibilă, asfel încât Batalionul 7 Hawk se poate mândri cu unul dintre cele mai complete state de organizare. În el îşi regăsesc identitatea sistemele electric, magnetic, metalic sau mecanic, se regăsesc bateriile logistică sau tehnică.

Astfel şi personalul poate oferi maxim de competenţă, fiind asigurată o tranziţie firească pe funcţii. Şi, normal, vedem cum operatorul sau lansatorul dă maxim pentru acest sector predestinat, urmând să execute şi o operaţie de întreţinere, dar doar una de bază. În valul doi, apar tehnicii de mentenanţă care fac întreţinerea de detaliu, în timp ce ofiţerii au atribuţiile specifice, de comandă, îndrumare şi control.

Un context perfect viabil. Ce lipseşte? *"Lipseşte acţiunea, adrenalina. Suntem peste 30 de militari pregătiţi pentru a urma cursul de bază. Dorinţa noastră este, însă, de a fi pregătiţi pentru lucrul în poligon. Să pot vedea cum sunt lansate 3 rachete la fiecare 6 secunde, să văd ţintele doborâte, e tot ce îmi doresc. Mulţi spun că e liniştit lucrul la birou sau la întreţinerea tehnicii. Nu este adevărat. Am trecut de la limba rusă la engleză, am solicitat prezenţa la această structură tocmai pentru a opera un sistem adevărat de rachete. Dar, deocamdată, obiectul muncii noastre este laveta de şters sau cărţile de teorie",* spune **maistrul militar clasa a II-a Cristian MARCU**.

Aşa cum şi comandantul ne-a strecurat, la un moment dat, în discuţia noastră, sistemul Hawk este "o provocare". Însă, cu trecerea timpului, provocarea lasă loc unei rutini neproductive, unei executări mecanice a atribuţiilor funcţionale tipice, dar nu şi a celor atipice, de punere în situaţii reale, unde să-şi poată măsura fiecare aptitudinile şi nivelul de pregătire. Contextul actual serveşte, poate, doar pentru cei care trebuie să recupereze în pregătire, să trecă de la sistemul Volhov învăţat în şcoală. Cum este cazul **soldatului Lucia LICĂ**. *"Trebuie să spun că nu am avut ca opţiune principală Batalionul Hawk. Dar sunt conştientă că aici, mai mult ca în orice unitate de rachete, trebuie să ne dovedim şi să ne prezentăm întreaga paletă de aptitudini, pentru a face din batalion o unitate operaţionalizată în întregime".*

Gânduri deschise,vorbe parcă alese. Militarii de la Batalionul 7 Hawk par a fi pregătiţi. Cel mai bine pentru o carieră în relaţiile publice. Tot ce spun pare a fi o justificare pentru inactivitate, sau mai bine spus, pentru executarea doar a misiunilor de mentenanţă şi pregătire teoretică. Sub această plapumă mediatică se află o puternică dorinţă de a demonstra valoarea în poligon, în teatru de operaţii sau în misiuni internaţionale. Cine şi când le va oferi această nouă "provocare"? Sau numai adevărul crud va rămâne, regăsindu-i pe "noul" Volhov?



Soldatul Lucia Lică, unul din viitorii specialişti ai sistemului Hawk

LUMINI ȘI UMBRE

Decolarea sau aterizarea unui aparat de zbor, indiferent de forma, propulsia sau sistemele pe care acesta le folosește, ne stârnește emoții puternice și, de fiecare dată când acestea au succes, subconștientul nostru accesează, pavlovian, imaginea pilotului. Și, întodeauna, apreciem calitatea acestuia, performanțele sale în zbor. Chiar și cei care cunoaștem evoluția firească a lucrurilor până la finalitate – un zbor frumos și o aterizare sigură – uităm că, pe parcursul acestei evoluții, se intersectează și alți factori. Materiali, fizici sau... umani. Tehnicii de aviație, acest factor uman atât de... fizic, sunt, mai mereu, trecuți doar la "prezenți" sau cel mult recompensați cu mulțumiri.

Plutonier major SORIN SĂFTOIU

La Baza 95 Aeriană de la Bacău, în ciuda perspectivelor, iarna pare mult mai blândă decât în sudul țării, iar mijlocul de transport ales – pe calea șinelor – a "livrat" echipa redacțională la timp. Momentul ales pentru discuțiile cu tehnicii de aviație pare a fi unul ideal. "Sonda meteo" tocmai ce urmează să decoleze. Ne îndreptăm spre

Serviciul de mentenanță la hangar

locul unde vom întâlni echipele aflate în serviciu, cele care vor asigura acest zbor. Și, pentru început, ni se pare o glumă. Realitatea crudă, însă, ne joacă încă o festă și ni-i prezintă pe maiștrii militari din echipa de "Start" adunați într-un autobuz, la capătul pistei. Un autobuz de genul cu care majoritatea dintre noi obișnuiam să facem naveta în debutul carierelor de militari.

"*Acestea sunt condițiile pe care le putem oferi momentan. Avem în plan realizarea unei construcții destinate în acest scop, însă bugetul este destul de redus și trebuie să îl gestionăm foarte bine, acoperind mai întâi alte priorități*", încearcă să fie optimist locțiitorul comandantului, **comandorul Nicolae GRIGORIE**.

Până să apucăm să stăm de vorbă cu tehnicii, debutează momentul decolării "sondei". Militarii execută, mecanic, manevrele cunoscute și rutinate zilnic. Nu vezi nici o urmă de frustrare, nu sunt gesturi sau cuvinte deplasate. Doar o tristețe abia mijită pe la colțul ochilor. Dar, dispare și aceasta rapid, în momentul în care avionul se desprinde de sol. Privirile îl urmăresc câteva clipe, apoi coboară și se intersectează între ele. Și atunci, pentru o clipă, un fel de mândrie, aproape o aroganță, se citește în priviri. O împletire a unei ușurări de o mare responsabilitate – acea semnătură pe caietul de zbor – și satisfacția lucrului făcut la maximă calitate.

"*Da, e adevărat. Deviza noastră este <<fapte, nu vorbe>>. Și încercăm să nu pătăm această deviză. Dar, tot atât de bine, știm și o zicală din popor: <<după faptă și răsplată>>. E aproape paradoxal, ca, în contextul actual, de membri cu drepturi depline într-o alianță atât de puternică, să mai existe un astfel de deficit în cadrul raportului responsabilitate-remunerare*" se destăinuie, în momentul urcării în autobuzul-stație, **maistrul militar principal Valentin DAVID**, specialist I formație aparatură de bord. Este unul dintre ei mai experimentați specialiști, un om care a trăit și văzut multe în carieră. Ca și ceilalți colegi, pe lângă multe probleme de natură financiară, socială sau de carieră, îl doare indiferența. Indiferența unei structuri, a oamenilor... "*Noi am prins și vremea celor 3 R – reducere, refolosire, reciclare – când foloseam bocanci second-hand, și trăim și aceste vremuri moderne. Cam care ar fi diferența? Doar una de percepție extra-sistem. Înăuntru, parcă nu s-a schimbat nimic. După 27 de ani dedicați aviației, cred că meritam ceva mai mult*", conchide veteranul.

Problemele tehnicilor de aviație sunt multe, complexe și, la prima vedere, fără o posibilă rezolvare imediată. În primul rând, avioanele, care se află la o resursă din ce în ce mai spre finalitatea sa, și pentru care crește exponențial responsabilitatea. A da girul unui avion pentru zbor, în situație reală, devine o decizie cu un factor de risc ridicat. Apoi, materialele, deși sunt de generație nouă, nu au calitatea necesară pentru a îndeplini serviciul de mentenanță. Și, firește, nu se poate repeta procesul de service manual pe care, cu toții, în alte vremuri, îl aplicam mașinilor personale autohtone. Inventivitatea tipic românească, "descurcarea" temporară nu este un element viabil în aviație. Și tehnicii știu asta.

"*Pe lângă aceste probleme, mai sunt și cele sociale. De exemplu, imposibilitatea de a primi o locuință de serviciu, sau teama de a fi detașat, pe o perioadă mai mare, datorită imposibilității deplasării și a familiei la noul locul de muncă. Mereu au trecut peste aceste probleme, pentru că au iubit această specialitate și s-au ajutat unul pe celălălt.*

Maistrul militar pr. Valentin David – "profesorul" tinerilor specialiști

Suportul familiei, colectivul şi conştiinţa lucrului bine făcut sunt elementele care ţin tehnicii de aviaţie uniţi şi, în continuare, pe funcţii. Sigur, noi am încercat să le prezentăm şi alte opţiuni pentru carieră: cursuri de specialitate, cursuri extracurriculare, pentru a oferi posibilităţi de perfecţionare în carieră”, subliniază **consilierul comandantului pentru probleme de maiştri militari şi subofiţeri, maistrul militar principal Adrian VELICHE**.

Printre atâtea umbre, pare a se ivi şi o lumină. La capătul pistei, momentan. **Maistrul militar clasa a V-a, Anca-Diana CONSTANTIN**, specialist V la radioelectronică, are o imagine proprie asupra contextului: “*Eu am făcut şi liceul militar. Am optat pentru radioelectronică deşi, iniţial, nu aveam prea multe cunoştinţe în domeniu. Ceea ce m-a ajutat enorm, a fost ajutorul oferit de colegi. Fără prea multe favoritisme, lucru pe care îl înţeleg pe deplin, din moment ce am optat pentru această carieră. Poate doar serviciul pe garnizoană şi nu în bază şi câteva scutiri de muncă fizică. Este uimitoare diferenţa între teoria învăţată în şcoală şi eforturile de a pune în practică această teorie, necesităţile pe care le înving colegii mei zilnic. Ceea ce mă nelinişteşte este salariul pe care îl câştig momentan şi lipsa unor sporuri caracteristice meseriei. Dar, poate voi continua cu o carieră de ofiţer sau poate lucrurile vor ajunge, şi în cazul nostru, la o oarecare normalitate*”, spune tânăra specialistă.

Da, numai că în normalitate nu a intrat, deocamdată, decât legea salarizării unice, în care maiştrii militari şi subofiţerii nu ies decât, cel mult, pe picior de egalitate cu situaţia actuală. Momentan, aceasta este oferta.

Plecăm de la “start”. Militarii fac, în glumă, un om de zăpadă, ca să se mai încălzească. Îi dau şi un nume – “încredere”. Omul de zăpadă pare destul de mic. Poate timpul pentru realizarea lui a fost scurt. Până vine avionul la aterizare, au aceste câteva clipe de destindere. Urmează apoi alte manevre, alte momente strânse în inimile acestor bravi militari, rezistenţi la intemperii. De orice natură.

Egalitatea şanselor din fişa postului

Drumul spre ieşire trece pe lângă hangar. Un fum teribil iese de acolo. Ne îndreptăm, puţin contrariaţi, spre locul respectiv. “*Nu vă îngrijoraţi. Se mai întâmplă ca tehnica din dotare să producă astfel de elemente de decor. De aceea, suntem nevoiţi să facem multe dintre manevre în afara hangarului. Nu punem la socoteală fumul inhalat – pentru el primim o normă de hrană specială, acel lapte praf – important e să iasă treaba bine*”, spune **maistrul militar principal Mihai GHEORGHIU**, şef formaţie instalaţii electrice şi aparate de bord şi oxigen.

Proceduri de verificare a aeronavei înainte de decolare

Predarea aeronavei = încă un zbor reuşit

Apoi, discuţia planează, din nou, asupra problemelor categoriei din care fac parte. Par a fi problemele unui corp întreg de cadre, dar aici, în situaţia de faţă, sunt puţin accentuate şi datorită factorului mai mare de risc. Descoperim din nou probleme legate de calitatea şi cantitatea materialelor ce trebuie utilizate la întreţinerea şi reparaţia aeronavelor, inadvertenţe provenite din calitatea uniformelor şi a echipamentelor de protecţie – “vara, combinezonul se încălzeşte peste măsură, datorită anduranţei; iarna, costumul de instrucţie se face tare ca tabla, neasigurând o ventilaţie corespunzătoare”. Mai sunt nemulţumiri legate şi de sistemul de hrănire, externalizat, de numărul considerat prea ridicat de servicii, de pregătirea din ce în ce mai superficială a tinerilor veniţi din şcoală.

Sigur că aceste probleme sunt reale, toţi ne-am aflat în faţa lor la un moment dat şi acestea ne-au pus în situaţii limită. Fiecare am găsit până acum, resursa interioară sau sprijinul extern pentru a le depăşi. Dar noi nu răspundem pentru viaţa nimănui sau nici nu garantăm cu semnătura noastră un bun material a cărui valoare cumulează soldele lunare pe un an a cadrelor dintr-o unitate. De aceea, credem că tehnicii de aviaţie sunt o categorie aparte în corpul maiştrilor militari şi subofiţerilor. De aceea credem că, o mai atentă analiză din partea factorilor de conducere şi o acţiune în consecinţă, ar elimina multe din umbrele trecutului sau pe cele prezente şi ar permite unei lumini să înlocuiască tristeţea de pe chipurile lor.

Am putea, pentru început, când vedem un avion acolo sus, pe lângă gândul nostru închinat spectacularului oferit de pilot, să menţionăm şi pe tehnicii de aviaţie. Cei de acolo, din autobuzul de la “start”. Chiar şi la Oscar, pe derularea finală, vedem trecuţi, uneori, şi figuranţii...

EXERCIȚIU PENTRU SALVAREA PILOȚILOR

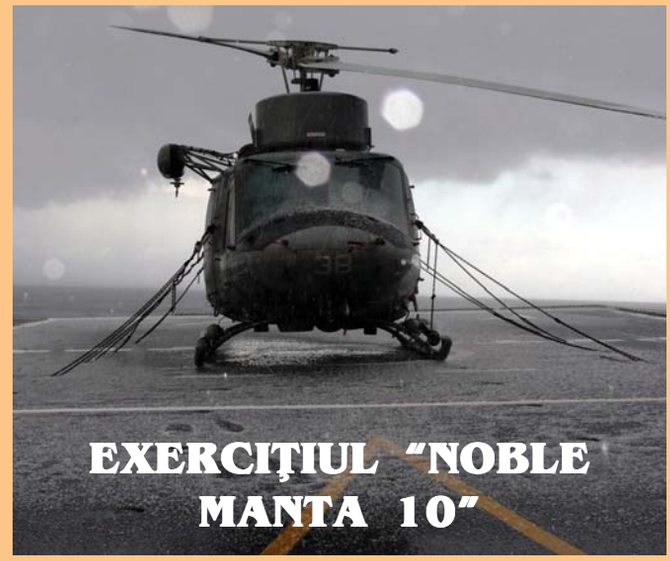
Forțele Aeriene Franceze au desfășurat, în data de 30.01 a.c, la Baza de Antrenament Comun de la Kossei, Ciad, un exercițiu demonstrativ de salvare a piloților din zone de război și de suport aerian (Close Air Support). La exercițiu au participat un detașament terestru din cadrul TACP (Tactical Air Controler Party), 3 avioane Mirage F1, un elicopter PUMA din cadrul aviației ușoare franceze și membrii ai Escadrilei de Protecție (DETPRO).

Scenariul exercițiului a cuprins o simulare de salvare, în condiții optime de siguranță, a unui pilot "supraviețuitor" dintr-o zonă ostilă. Astfel, avioanele și elicopterul au decolat pentru a atinge și asigura zona unde se afla pilotul, apoi membrii Escadrilei de Protecție au fost coborâți pentru asigurarea perimetrului. Pilotul "supraviețuitor" a fost salvat de aceștia, în timp ce avioanele Mirage F1 asigurau zona prin executare de trageri simulate cu armamentul din dotare.

Exercițiul face parte din programul de pregătire a Forțelor Aeriene Franceze, desfășurat în condiții reale de climă, situație strategică și forțe participante.

www.defense.gouv.fr

EXERCIȚIUL "NOBLE MANTA 10"



10 națiuni membre NATO au participat, în perioada 10–24 februarie a.c. la cel mai mare exercițiu NATO destinat luptei antisubmarin. Astfel, 7 submarine, 18 aeronave, între care și elicoptere cu baza pe portavioane și 8 nave de suprafață s-au reunit la Marea Ionică, în sudul Siciliei, pentru exercițiul "Noble Manta 10".

Exercițiul a demonstrat determinarea NATO în menținerea eficienței și interoperabilității în domeniul luptei antisubmarin, al supravegherii aeriene și de suprafață de coastă. Mai mult, a asigurat cadrul necesar de pregătire operațională pentru posibilele misiuni ale NRF (Nato Responce Force). Țările prezente la exercițiu au fost Canada, Franța, Germania, Grecia, Italia, Norvegia, Spania, Turcia, Marea Britanie și SUA.

Pe durata exercițiului s-au desfășurat peste 100 misiuni aeriene, cu executare de briefinguri odată la trei ore, 50 de misiuni marine și peste 30 de misiuni inter-arme. Scenariul a cuprins misiuni multiple, de interceptare, de bombardament, de căutare-salvare, cu posibilitatea de interschimbare roluri.

www.nato.int

TRANSPORT UMANITAR ÎN HAITI

În data de 27 ianuarie a fost efectuat un transport umanitar cu ajutorul unui avion pentru transport de tip cargo aparținând bazei aeriene NATO de la Geilenkirchen, Germania. Avionul a transportat în Haiti un modul de campanie, necesar pentru instalarea de puncte medicale sau de distribuire a rațiilor de alimente.

Modulul a fost donat de către Agenția de Management a Urgențelor din Danemarca (DEMA) și conține paturi, scaune, o bucătărie, unități de purificare a apei și toalete. Acesta va staționa în Haiti pe perioadă nedeterminată, fiind prevăzut a fi utilizat de peste 100 de voluntari din Danemarca, Norvegia, Finlanda, Suedia și Estonia.

Avionul NATO Trainer Cargo Aircraft (TCA) este, în fapt, un avion Boeing 707-320C modificat, ce poate fi transformat foarte rapid de la transport numai de pasageri la cel numai de marfă. În configurație standard el funcționează cu ambele componente active.

www.nato.int

Forțe proaspete pentru RAF

Primul model de elicopter Chinook HC3 modificat, prezent acum sub denumirea de ZH897, a fost livrat la începutul lunii decembrie 2009 Bazei Aeriene de la Odiham, Mapshire, aparținând Forțelor Aeriene Regale din Marea Britanie. Livrat mai devreme decât era prevăzut, aparatul a permis structurii britanice să inițieze Operațiunea de Capabilizare (IOC), putând astfel să ofere sprijinul necesar trupelor cu cerințe de acest gen – vezi Afganistan.

Modificările au fost aduse aparatului de către specialiștii de la Boeing's UK Rotorcraft Support și au constat în schimbarea design-ului cabinei, a unor elemente din cadrul sistemelor de navigație și hidraulic și creșterea capacității de transport. Până la încheierea programului – sfârșitul trimestrului doi din 2010 – încă 7 elicoptere vor fi transformate în modelul ZH897standard.

www.milnet.com

Noi capabilităţi pentru Tornado

Compania EADS Defence and Security, împreună cu Centrul Tactic German WTD61, au efectuat, cu succes, o serie de teste preliminare pentru un nou prototip de armament aer-sol, armament ce va fi utilizat în viitorul apropiat de avioanele Tornado ale Forţelor Aeriene Germane.

Echipamentul propus pentru îmbunătăţirea performanţelor avioanelor germane face parte din Programul de Eficientizare a Sistemelor de Avionică pentru Tornado (ASSTA) şi constă în muniţie de tragere, mai precis rachete de atac ghidate prin laser, model GBU-54B, din categoria JDAM (Joint Direct Attack Munition).

Testele au inclus şi verificări ale aparatului, echipat cu noile rachete, în zbor deasupra Mării Nordului – aerodinamică şi comportament al reacţiei. Dacă testele vor da rezultatele aşteptate, rachetele GBU-54B ar putea echipa şi avioanele Eurofighter.

www.airforcesmonthly.com

MISIUNE UMANITARĂ LA ILES DU VENT

În urma dezastrului produs de ciclonul Oli – ciclon de categoia a 4-a, cu vânt de peste 200 de km/oră şi valuri de peste şapte metri înălţime –, care s-a abătut în data de 04.02. a.c. asupra arhipelagului Iles Du Vent, Polinezia Franceză, Escadrila de Transport 82 "Maine", de la Baza Aeriană Tahiti Faa'a, a executat o misiune umanitară în zona afectată. Misiunile executate de elicopterele Super Puma şi avionul de transport Casa au fost de evacuare sanitară de urgenţă a răniţilor şi de asigurare a zonei cu materiale şi echipamente necesare supravieţuirii pe termen scurt.

Au fost evacuate peste 120 de persoane din insulele Mopelia şi Scilly, din atolul Tetiaora şi din L'Evasan şi au fost distribuite peste 1.000 de kilograme de alimente şi materiale, reuşindu-se astfel asigurarea unui pod aerian între arhipelag şi continent.

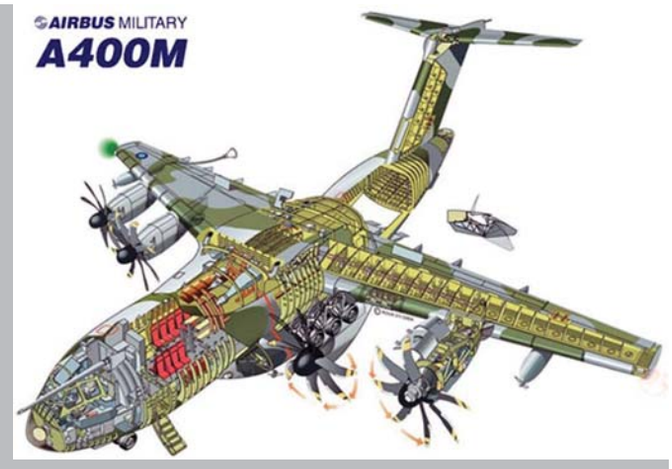
www.l'armedel'air.fr.

Airbus Military A400M, avionul destinat pentru transportul de tehnică şi personal, şi-a făcut debutul pe cerul Europei, în data de 11 decembrie, la Sevilia, Spania. Zborul, cu o durată de aproximativ trei ore, a oferit celor prezenţi la bord – trei echipaje şi trei ingineri specialişti – o imagine completă privind posibilităţile de exploatare ale avionului.

Cu o încărcătură de 14 tone – aproximativ 80% din capacitatea maximă admisă – avionul a fost monitorizat, pe toată durata zborului, şi de cei 100 de specialişti de la Centrele de Monitorizare a Zborului de la Sevilia şi Toulouse. Pe parcursul testului, avionul a urcat până la o altitudine de peste 3.000 de metri şi a încercat viteza sa maximă, circa 0,72 Mach.

Avionul A400M are planificate 7 programe pentru testare până la stabilirea variantei finale: 01 – testarea performanţelor cauciucurilor, 02 – instalaţia de forţă şi pachetul de susţinere defensivă, 03 – autopilotul, sistemele hidraulic şi de navigaţie, 04 – încărcătură şi realimentare în aer, 06 – verificare standard şi 07 – variantă pentru livrare către Franţa (varianta 05 nu a fost încă stabilită).

www.bestdefence.eu



DEBUT LA ZBOR PENTRU A400M

AUSTRALIA SE PREGĂTEŞTE PENTRU SUPER HORNET

Australia face paşi rapizi în cadrul programului pentru noul avion de luptă, prin pregătirea intrării în serviciul Forţelor Aeriene Regale Australiene (RAAF) a 24 de avioane F/A-18F Super Hornet. Ultima treaptă în îndeplinirea acestui deziderat a fost semnarea, în luna decembrie 2009, a contractului cu compania Boeing, contract evaluat la aproximativ 18 milioane de dolari americani.

Conform acestui contract, Boeing se obligă să ofere suport în ceea ce priveşte motorizarea, serviciile de mentenanţă şi componenta de asigurare cu programe de inventică. Până atunci, piloţii desemnaţi să utilizeze noile avioane se pregătesc în simulatoarele de la Centrul de Pregătire Aerospaţială de la Amberley, unde au la dispoziţie o replică a cabinei cu comenzi prin touch şi posibilitatea de performare de diagnostice şi de verificare a funcţionării sistemelor. Această pregătire este o etapă ce urmează celei din Statele Unite, unde piloţii au efectuat şi zboruri de antrenament în dublă comandă.

www.airforcesmonthly.com

MUZEUL AVIAŢIEI

Adrian SULTĂNOIU

MISIUNI UMANITARE

Pagină realizată cu sprijinul Biroului Relații Publice din SMFA

O aeronavă militară de tip AN-26 aparţinând Forţelor Aeriene Române a efectuat, în ziua de 28 ianuarie, o misiune umanitară pentru transportul unui pacient suferind de insuficienţă cardiacă severă. Pacientul, aflat în stare gravă, a fost transferat de la Spitalul Judeţean Oradea la Centrul de Chirurgie Cardiovasculară din Târgu Mureş

Misiunea a fost aprobată de conducerea Ministerului Apărării Naţionale la solicitarea SMURD Oradea.

În vederea asigurării asistenţei medicale pe timpul zborului, pacientul a fost însoţit de un medic specialist de la SMURD Bucureşti şi de o echipă medicală condusă de **căpitan medic Dragoş Tudose** de la Baza 90 Transport Aerian Otopeni.

Echipajul care a executat misiunea cu succes a fost condus de **locotenent-comandor Dabija Laurenţiu.**

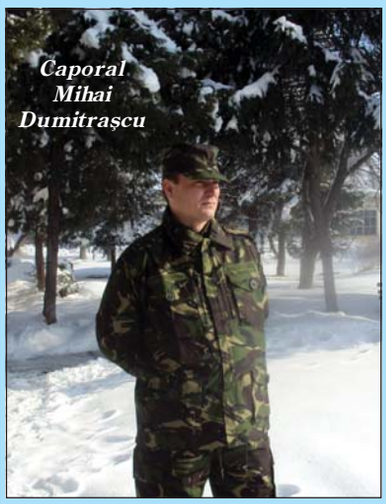
În noaptea de 05-06 februarie a.c., o aeronavă militară de tip AN-26, aparţinând Forţelor Aeriene Române, a executat o misiune umanitară pentru salvarea vieţii unei fetiţe în vârstă de trei ani.

Pacienta, suferind de arsuri pe 70% din suprafaţa corporală, a fost transportată de la Timişoara la Bucureşti, fiind asistată pe timpul zborului de o echipă SMURD.

Misiunea a fost aprobată de **ministrul apărării naţionale Gabriel Oprea,** la solicitarea Ministerului Sănătăţii, prin **subsecretarul de stat Raed Arafat.**

Echipajul aeronavei AN-26, din cadrul Bazei 90 Transport Aerian, a fost condus de **locotenent-comandorul Laurenţiu Codreanu.**

Militarii Regimentului de Geniu al Forţelor Aeriene au salvat viaţa a trei persoane



Caporal Mihai Dumitrașcu

Duminică 17, ianuarie 2010, în jurul orei 14.15, în apropierea Regimentului de Geniu aparţinând Forţelor Aeriene Române, pe şoseaua de centură a Capitalei, s-a produs un grav accident rutier în care două autoturisme au intrat în coliziune frontală.

În urma impactului unul dintre autoturisme a luat foc, iar pasagerii au rămas blocaţi în interiorul acestuia.

Personalul din serviciul de zi pe unitate a observat evenimentul şi a intervenit cu promptitudine, din proprie iniţiativă, pentru stingerea incendiului, deblocarea uşilor, evacuarea pasagerilor şi anunţarea accidentului la numărul de urgenţă 112.

Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu** i-a recompensat cu citarea prin ordin de zi pe unitate şi permisie, pe **sublocotenentul Popa Iulian, caporalul Dumitraşcu Mihai** şi **caporalul Ciucă Florin** care, prin acţiunea lor promptă, au salvat viaţa celor trei persoane implicate în accident.

Caporal Florin Ciucă

MODIFICAREA STATUTULUI SOLDAŢILOR ŞI GRADAŢILOR VOLUNTARI

Senatul României, în calitate de cameră decizională a Parlamentului, a adoptat luni, 22 februarie, proiectul de lege pentru modificarea Legii nr. 384/2006 privind Statutul soldaților și gradaților voluntari. Ministrul apărării naționale, domnul Gabriel Oprea, a susținut proiectul de lege în plenul Senatului.

În cadrul prezentării, ministrul apărării a subliniat necesitatea îmbunătățirii cadrului legislativ care reglementează Statutul soldaților și gradaților voluntari. „*Armata Română are statutul de armată profesionistă și a dovedit de multe ori că este un corp de elită și este firesc să aibă și drepturi pe măsura profesionalismului. Trebuie să adoptăm acele măsuri menite să sporească drepturile militarilor și am găsit susținere pentru acest lucru la Președintele României, la primul-ministru și la colegii din comisiile de muncă și de apărare din Camera Deputaților și Senat. Statul nu trebuie să îi abandoneze pe militari la 40 de ani, dimpotrivă, trebuie să le putem oferi militarilor mai multe șanse, chiar după terminarea carierei în Armată. Este vorba despre oameni care ne reprezintă, oameni care, participând la misiuni interne sau internaționale, au făcut din Armata României ambasadorul țării noastre în lume, prin curaj, prin renunțări, prin suferință și uneori prin sacrificiu de sânge. Mulți dintre ei își riscă viața, își varsă sângele sau devin eroi, lăsând în urma lor copii și familii neconsolate. Este datoria noastră, a Parlamentului, să eliminăm discriminările, să avem grijă de acești militari și de familiile lor cu copii mici, să dăm acestor oameni tineri locul și rolul pe care le merită. Prin măsurile pe care le propunem, dorim ca tinerii să fie mai deschiși către o carieră militară și să vadă în aceasta o oportunitate, nu o soluție de avarie. Să fie o mândrie pentru orice tânăr să facă parte din Armata Română, un corp de elită, de profesioniști, recunoscut peste tot în lume*", a arătat ministrul în intervenția din plenul Senatului.

Prin modificarea unor prevederi sau prin abrogarea unor articole, proiectul de lege aduce o serie de îmbunătățiri statutului acestei categorii de militari, potrivit cărora:

- Soldații și gradații voluntari vor putea activa în sistemul militar până la 45 de ani, față de 40 de ani, cum permite legea în prezent;

- Vechimea în serviciu, în calitate de soldat sau gradat voluntar să fie considerată vechime în serviciul militar și să fie luată în calcul la stabilirea pensiei;
- Soldații și gradații voluntari vor beneficia de încadrarea în condiții deosebite, conform legislației aplicabile cadrelor militare în activitate;
- Soldații și gradații voluntari trecuți în rezervă sau scoși din evidențele militare vor putea beneficia gratuit de asistență medicală și medicamente, potrivit prevederilor statutului cadrelor militare. Mai mult decât atât, cei încadrați într-un grad de invaliditate vor beneficia de pensie de invaliditate, conform dispozițiilor Legii nr. 164/2001 privind pensiile militare de stat;
- Perioada în care soldații și gradații voluntari participă la misiuni în afara teritoriului statului român se va considera dublu în calculul vechimii în serviciul militar;
- Stagiul de cotizare realizat în sistemul public de pensii în perioada 24 decembrie 2006 și până la intrarea în vigoare a Legii constituie vechime în serviciu și se valorifică la stabilirea pensiei;
- Se va elimina, de asemenea, sancțiunea referitoare la diminuarea veniturilor cu 5% - 20% pe o perioadă cuprinsă între o lună și trei luni și înlocuirea acesteia cu cea a retrogradării din funcție, ca sancțiune disciplinară;
- Modificarea legii mai prevede că acordarea concediului și indemnizației pentru creșterea sau îngrijirea copilului se va face conform legislației existente, fără a mai fi necesară și emiterea unui ordin al ministrului apărării naționale în acest sens;
- În prezent, soldații și gradații voluntari pot participa doar la forme de perfecționare a pregătirii. Prin modificarea Legii, aceștia vor putea urma orice formă de învățământ din sistemul de învățământ superior civil;
- Soldații și gradații voluntari vor putea fi mutați și la cerere dintr-o unitate militară în alta, nu numai în interesul serviciului cum este în prezent.

Domnul Gabriel Oprea a evidențiat preocuparea Ministerului Apărării Naționale pentru asigurarea și respectarea drepturilor militarilor români, chiar într-o perioadă dificilă ca aceasta pe care România o traversează și a arătat că ministerul are în vedere mai multe proiecte legislative dedicate tinerilor militari. „*Chiar dacă este criză economică și bugetul este insuficient, nu vom dezarma în fața problemelor. Sunt multe lucruri care pot fi îndreptate și cu bani puțini sau chiar fără implicații financiare și trebuie să le avem în vedere. Am găsit înțelegere la colegii din Senat și din Camera Deputaților. Cu toții au înțeles că militarii trebuie să aibă drepturi garantate de lege. Când vorbim despre destinul Armatei României nu există interese de partid, de grup sau individuale. Există un singur interes, iar acesta este interesul național. Vreau să dau un mesaj de și încurajare pentru toți militarii români, și de acasă, și din teatrele de operații, și îi asigur că au în mine un sprijin, pentru că știu foarte bine ce înseamnă cariera militară și câte sacrificii implică aceasta*", a declarat domnul Gabriel Oprea.

xxx

Această categorie de militari – soldații și gradații voluntari - a fost înființată în anul 1990, prin Hotărârea Guvernului nr. 1030 din 18 septembrie. Inițial s-au numit militari angajați pe bază de contract (m.a.c.) și au fost încadrați pe unele funcții de militari în termen – această etapă a făcut parte din procesul de trecere la o armată de profesioniști și, implicit, de renunțare la serviciul militar obligatoriu. Practic, pe un număr de funcții prevăzute pentru militari în termen au fost încadrați militari profesioniști. Aceștia (m.a.c.) aveau aproape același regim ca și militarii în termen, dar nu beneficiau de niciun drept, comparativ cu cadrele.

Prin H.G. nr. 1030/1990, limita de vârstă era 35 de ani pentru militarii luptători și 45 de ani pentru militarii încadrați pe alte posturi.

În anul 2006, a apărut Legea nr. 384 privind Statutul soldaților și gradaților voluntari, prin care s-a reglementat statutul acestora în Armata Română și aceștia au primit unele drepturi suplimentare. Vârsta până la care aceștia puteau fi menținuți în activitate a fost limitată la 40 de ani.

În prezent, soldații și gradații voluntari sunt în număr de aproximativ 31.000, ceea ce reprezintă aproape 40% din totalul personalului militar.

Cei mai mulți soldați și gradați voluntari se regăsesc în cadrul Forțelor Terestre – aprox. 65%.

În batalioanele de manevră constituite pentru îndeplinirea misiunilor în teatrele de operații, aceasta este, de asemenea, cea mai numeroasă categorie de personal.

Deși îndeplinesc misiuni specifice, atât pe timp de pace, cât și pe timp de război, inclusiv prin participarea la misiuni în teatrele de operații, potrivit legislației existente soldații și gradații voluntari nu erau asimilați cadrelor militare și, în consecință, nu puteau beneficia de unele drepturi acordate acestora, constituind un corp distinct de personal militar, cu statut propriu.

Biroul de presă al MApN

FOCARUL DE CRIZĂ – COREEA DE NORD

Colonel GHEORGHE CONSTANTIN

Scurt istoric

Între focarele de criză ale acestei lumi, cel nord-coreean este cel mai puțin cunoscut. Datorită totalei izolări a țării, a monopolului informațional extins al partidului comunist de guvernământ de tip stalinist, precum și a slabelor posibilități jurnalistice de cercetare la fața locului, informațiile provin destul de des din surse terțe de presă sau surse ale serviciilor de informații. Pe de altă parte, se aud la intervale regulate tonuri de factură marțială, amenințări nevoalate ale regimului nord-coreean cu un război și chiar provocări directe asupra opiniei mondiale îngrozite de situația existentă care au ca efect și care servesc, întocmai ca vechile practici din perioada războiului rece, doar iritării internaționale.

După eliberarea Coreei la sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial de sub ocupația colonială japoneză, s-au format două state coreene cu sisteme sociale diferite. Un război civil cu aproape 2 milioane de victime a fost rezultatul invaziei Coreei de Nord comuniste, sprijinită de I.V. Stalin, asupra Coreei de Sud în iunie 1950. Odată cu Acordul de încetare a focului din iulie 1953 de la Punmunjon, drept graniță comună a fost stabilită linia de demarcație de la paralela 38° care și astăzi împarte peninsula în două. Această zonă demilitarizată, de 10 km lățime, aflată sub jurisdicția ONU, este astăzi una dintre cele mai dificile și periculoase granițe din lume.

Contextul economic, social și politic

Sistemul de guvernământ centralizat nord-coreean poartă trăsăturile stalinismului, printre care: cultul personalității conducătorului, represiunea politică, absența separării puterilor în stat, modelarea atitudinii politice în spirit comunist. Aceasta se bazează însă pe propriile accente în exercitarea ideologiei comuniste, așa-numita **Juche**-ideologie, care reprezintă o variantă modificată a ideologiei marxist-leniniste, aplicată numai în Orientul Îndepărtat. Aceasta cuprinde autarhie economică, îngrădire politică, imagini dușmănoase ale capitalismului și chiar propriul calendar, care începe – anul zero – în anul nașterii marelui conducător. Cultul personalității este foarte ciudat și se referă la conducătorul de partid și de stat Kim Ir Seng, care a condus țara din anii '40 până la moartea sa în 1994. Există astăzi 3.500 de statui ale sale iar cea mai înaltă măsoară 15 metri. Școlarii prețuiesc și astăzi, în cântece și poezii, înțelepciunea marelui conducător. Iar populația nu crede că un om de pe Terra a pus piciorul pe Lună.

După moartea lui Kim Ir Seng, a urmat o perioadă de 3 ani de preluare succesivă a puterii de către fiul acestuia, Kim Jong Il care însă nu a atins niciodată faima tatălui său. Cel dispărut este și astăzi considerat, oficial, președintele statului.

În mod regulat se pune în discuție problema – la care grupă de conducere este concentrată, în mod real, cea mai mare parte a puterii. Probabil nici la Kim Jong Il, ca șef al Consiliului Național de Apărare, nici în mâinile partidului sau ale serviciilor secrete, ci mai degrabă în mâinile conducerii armatei. Însă acestea sunt, în ultimă instanță, doar speculații.

Parlamentul-partid ales cu 100% participare la alegeri și 100% voturi **"Pentru",** reprezintă, conform Constituției țării, organul suprem de decizie care alege la rândul său președintele și Comitetul Central. În realitate, Parlamentul nu dispune de nici un fel de competență a puterii.

Coreea de Nord, una dintre cele mai sărace țări, raportat la cei 20 milioane de locuitori ai săi, are cea mai mare armată din lume, cu un efectiv de 1.000.000 de militari. Comparativ cu numărul de locuitori al Germaniei, **Bundeswehr**-ul ar trebui să aibă cam 4.500.000 de militari ca să atingă acest grad de militarizare. Aceasta însă trebuie să fie relativizată, deoarece o armată se autoîntreține parțial prin capacitățile proprii de producție și se ocupă cu sarcini oficiale pe probleme de infrastructură. De asemenea, se apreciază ca scăzută calitatea înzestrării și înarmării.

Țara dispune de un aparat supradimensionat al poliției și serviciilor secrete. Represiunea este întregită prin existența lagărelor de detenție după modelul **GULAG**-ului sovietic. Un gardian din paza acestora, Lu Mung-Chul, fugit în Japonia în 1994, a descris șocantele condiții de detenție și metodele de tratament din lagăre pentru așa-zișii deținuți politici. Datele despre numărul oficial al persoanelor arestate și reținute în prezent, cât și a celor decedate în cele 6 locații de detenție din 1953 încoace, sunt puțin credibile, dacă nu chiar false.

Economia este planificată centralizat. Nu există proprietate privată asupra mijloacelor de producție. Domină, de asemenea, principiile socialiste de eficiență economică. Săptămâna de lucru are 48 de ore, iar concediul anual 2 săptămâni, ceea ce pentru Orientul Îndepărtat nu este ceva neobișnuit. Învățământul și asistența medicală sunt gratuite. Conducerea birocratică a dus la scăderea drastică a venitului pe cap de locuitor. De la dezmembrarea URSS, țara nu mai este sprijinită financiar de Moscova. Rusia pretinde astăzi plata energiei livrate. Expedierile regulate de bani, de către nord-coreenii care trăiesc astăzi în Japonia, Coreea de Sud sau China au scăzut dramatic. În ciuda acestei stări de lucruri, repartiția privilegiilor materiale către cadrele de conducere ale partidului este un mijloc uzual de menținere a puterii prin corupție.

Una dintre cele mai grave probleme cu care se confruntă țara este foametea care, în urmă cu 5 ani, a provocat mii de morți. Condițiile politice sunt așa de rele datorită birocrației și controlului politic strict, încât, organizația caritabilă japoneză "Kapu – Anamur" și-a încetat activitatea în anul 2007. Totuși, după datele UNICEF, datorită eforturilor internaționale, a scăzut numărul copiilor subnutriți de la 62% la 48%. În general, statul nord-coreean este, conform lui Hans Maulsten, ziarist austriac, un exemplu tipic de proastă guvernare și gestionare a resurselor țării.

După ani îndelungați de lipsă de comunicare, a avut loc un dialog intercoreean în problema reunificării, în anul 2002, dintre președintele de atunci al Coreei de Sud, **Kim Dae Jung,** și conducătorul Coreei de Nord, **Kim Jong Il,** cu scopul declarat al unei reunificări pașnice pe termen lung. Prin urmare, aceasta este o chestiune inter-coreeană. S-a tins astfel spre o formă slabă de confederație pentru rezolvarea problemelor umanitare, iar în domeniile economic, cultură, sport, sistemul de sănătate și probleme de mediu s-a ajuns la o oarecare cooperare. Dar așa-numita "Politică a răsăritului de soare" de care s-au legat multe speranțe și i-a adus președintelui sud-coreean premiul Nobel, este în prezent considerată ca eșuată.

Rezultatele practice în domeniul umanitar sunt insuficiente, dar totuși constituie un început. Vizitele și legăturile de familii dintre rude, încă de pe vremea războiului civil din 1953, se rezumau la circa 100 de persoane, alte 300 puteau să trimită doar scrisori prin intermediul Crucii Roșii Internaționale. Sud-coreenii au studiat, ca nici o altă țară din lume, greutățile

reunificării germane şi se tem că o rapidă reunificare coreeană ar suprasolicita financiar resursele ţării. Şi se străduiesc să stabilizeze Coreea de Nord. Căci se tem de o implozie socială a Nordului mai mult decât de ameninţarea sa militară. Începând cu 2004 s-au înmulţit trecerile peste frontieră a grupe întregi de oameni disperaţi, pe cale terestră şi pe apă, cu destinaţia China, Japonia şi Coreea de Sud, în ciuda măsurilor

severe de supraveghere la frontieră.

Coreea de Nord a fost condamnată de către "Comisia Drepturilor Omului" a ONU, pe baza cererii SUA şi a Uniunii Europene, din cauza repetatelor şi greu de imaginat încălcări ale drepturilor cetăţenilor. Cum era de aşteptat, Coreea de Sud n-a participat la vot, probabil, pentru nu a irita Phenian-ul.

Ameninţarea securităţii regionale

Coreea de Nord este o ţară de la care pleacă ameninţări serioase şi variate ca tip la adresa securităţii regionale care, conform clasificaţiei americane, poate deveni un adevărat stat-problemă. Ţara realizează venituri din livrarea de material militar robust, convenţional şi ieftin, de la rachete până la pistolul mitralieră AK-47 "Kalashnikov", în toate regiunile de criză ale lumii, contribuind astfel la instabilitate în zonele respective. Frecvent se întâmplă incidente ca lansarea unei rachete asupra unui avion de recunoaştere american (în martie 2003), schimb de focuri cu marina sud-coreeană, debarcarea de agenţi de la bordul submarinelor pe coasta de est a Coreei de Sud şi chiar provocări militare în zona de frontieră comună demilitarizată din jurul paralelei 38°.

Uriaşa metropolă Seul, cu 8 milioane de locuitori, se află la aproximativ 80 de km sud de graniţa de nord şi este în bătaia optimă a rachetelor nord-coreene. Capitala se află astfel în rol de victimă. Mare îngrijorare a provocat lansarea în anul 1998 a unei rachete nou construite, în trei trepte, cu rază medie de acţiune, de tip No Dong, în direcţia Japoniei. Un calcul politic a adus dovada că statul nord-coreean este în măsură să întrebuinţeze în luptă vectori precişi cu bătaie mare ceea ce constituie o ameninţare regională şi o clară demonstraţie de forţă la adresa Coreei de Sud, SUA şi Japoniei (în zonă este staţionată Flota a VII-a americană).

În anul 1985 Coreea de Nord a aderat la "Convenţia de interzicere a armelor nucleare" iar în 1992 s-a conformat inspecţiei "Autorităţii Internaţionale pentru Energia Atomică (AIEA)". Astfel a renunţat la producerea propriilor arme nucleare. Ameninţând cu retragerea din Convenţia de interzicere a armelor nucleare, Coreea de Nord a declanşat în 1993 o criză politică aplanată ulterior pe cale diplomatică. În contrapartidă, pentru rămânerea în cadrul Convenţiei şi desfăşurarea în continuare a inspecţiilor la centralele atomo-electrice, i-a fost promisă livrarea a 2 reactoare nucleare care, însă, nu funcţionează pe bază de apă grea. În acest scop a fost înfiinţat un consorţiu internaţional sub conducerea SUA, Japoniei şi Coreei de Sud numit KEDO (Organizaţia pentru Energie şi Dezvoltare în Peninsula Coreeană). Coreea de Sud acoperă 70% din costuri. Până la finalizarea reactorului în anul 2009, SUA s-au angajat să livreze anual 500.000 tone de păcură şi au dat o declaraţie că nu vor folosi arme nucleare împotriva Coreei de Nord. Punerea în practică a proiectului KEDO s-a amânat când Congresul american nu a dat undă verde mijloacelor financiare, din cauza unui incident cu un submarin nord-coreean şi a testului cu racheta No Dong sus-amintit. Chiar impunerea unui embargou comercial Coreei de Nord a fost pus în discuţie din cauza atitudinii de şantaj politic în problema nucleară.

Şantajul nuclear

În octombrie 2002 s-a declarat că statul nord-coreean, în ciuda supravegherii de către Autoritatea Internaţională pentru Energia Atomică, ar desfăşura un program secret propriu de îmbogăţire a uraniului. Phenian-ul a confirmat acest lucru. Deci, nu este exclus ca nord-coreenii să posede deja armament nuclear, ceea ce-i ridică considerabil greutatea la masa tratativelor. Criza s-a amplificat când Washington-ul, în urma consultărilor din cadrul Agenţiei Naţionale de Securitate (NSA – National Security Agency), a întrerupt livrarea gratuită de păcură. În decembrie 2002 nord-coreenii au demontat unilateral camerele video de supraveghere şi sigla Autorităţii Internaţionale pentru Energia Atomică (AIEA) de la instalaţiile nucleare de la Yong-Byon. Ulterior, au fost expulzaţi inspectorii Agenţiei pentru Energia Atomică. La scurt timp, AIEA a informat Consiliul de Securitate al

ONU asupra încălcării Tratatului. În ianuarie 2003, Phenian-ul a explicat retragerea sa din "Convenţia de interzicere a armelor nucleare" şi a ameninţat deschis cu un război nuclear chiar în perioada premergătoare crizei irakiene. O jignire exprimată conştient, pe care şi Rusia şi China au pus-o pe tapet. China, ca mare putere asiatică, a preluat un rol de mijlocitor în problema nord-coreeană. Rusia a întrerupt livrarea de echipamente militare. Dar nu numai ameninţarea cu armament nuclear rămâne de domeniul posibilului, ci şi vânzarea acestuia către alte ţări-problemă sau grupări teroriste.

La Beijing s-a desfăşurat la sfârşitul lunii aprilie 2005 prima convorbire trilaterală dintre SUA, China şi Coreea de Nord. Phenian-ul a refuzat participarea Coreei de Sud la discuţii până acum categoric, cu toate că această ţară este afectată cel mai serios de starea de insecuritate din zonă şi, în plus, aduce drept sprijin Nordului importante resurse financiare. Aceasta este expresia politicii de nerecunoştinţă a Nordului şi reprezintă deschis eşuarea "Politicii răsăritului de soare". Însă Coreea de Sud ştie că nu poate asista impasibilă la o rapidă prăbuşire a Nordului deoarece o ulterioară reunificare, scăpată de sub control, ar suprasolicita resursele sale şi ar avea efecte destabilizatoare pe termen mediu şi lung.

Victoria militară rapidă a SUA în Irak, în ciuda greutăţilor apărute, a dus la o amplificare a presiunii asupra Coreei de Nord iar Phenianul a fost deja obligat să renunţe în cel mai scurt timp la politica sa de şantaj nuclear. Probabil se va ajunge la un Pact oficial "de neagresiune" între SUA şi Coreea de Nord. Nu se ştie însă, cât de mare va fi preţul sub forma ajutorului economic şi financiar pentru repunerea Coreei de Nord pe direcţia dialogului şi a negocierilor în problema nucleară.

La 9 octombrie 2006, Coreea de Nord a efectuat primul său test nuclear, detonând o încărcătură nucleară subterană. Unda de şoc, unul din efectele distructive ale exploziilor nucleare, a fost înregistrată, cu diferite niveluri de amplitudine, de toate seismografele din lume. Japonia a resimţit cel mai puternic efectul testului. Comunitatea internaţională a reacţionat în consecinţă şi a cerut Consiliului de Securitate ONU să adopte măsuri corespunzătoare. La 14 octombrie 2006, Consiliul de Securitate a impus sancţiuni: Coreea de Nord nu va mai primi nici un fel de tehnologie nucleară, indiferent dacă poate fi folosită în scopuri civile sau militare.

În ciuda tuturor protestelor internaţionale, la sfârşitul lunii mai 2009, Coreea de Nord a efectuat pentru a doua oară un test nuclear. Dar asta n-a fost suficient. A doua zi după testul nuclear, Coreea de Nord a lansat mai multe rachete cu rază medie de acţiune iar dictatorul Kim Jong Il a denunţat Acordul de încetare a focului cu Coreea de Sud din 1953 şi chiar şi-a ameninţat vecinul cu un atac armat.

La întrebarea **"Ce doreşte de fapt Coreea de Nord?"** s-a formulat un răspuns. "Aceste gesturi de ameninţare servesc numai şi numai încercărilor de menţinere la putere a regimului de la Phenian".

Coreea de Nord este un "stat-problemă" dar nu are interes să declanşeze un război nuclear. Dacă ar ataca Coreea de Sud s-ar afla în război cu Statele Unite. Iar în jurul peninsulei se află atâtea forţe americane încât Phenianul nu ar avea nici o şansă.

Acest lucru sună plauzibil dar se poate intui ce intenţii are Coreea de Nord. Cu efectuarea noului test nuclear devine clar ce urmăreşte Coreea de Nord: "... atenţie pe plan internaţional şi să oblige SUA să-i ofere garanţii de securitate. Testul nuclear devine astfel un instrument de presiune politico-militară. Phenianul agită ameninţător *sabia lui Damocles* deasupra capului pentru a-şi impune propriile cereri şi a obliga la convorbiri bilaterale şi livrarea de ajutoare materiale".

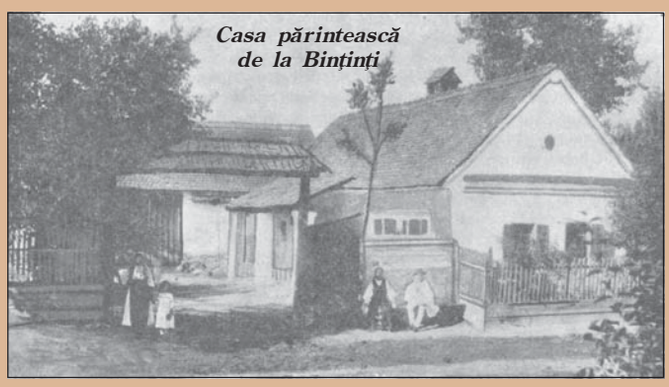
Forţele americane din zonă şi forţele sud-coreene au fost puse în stare de alertă la cel mai ridicat nivel de la primul test nuclear din 2006 încoace. Acest nou test face ca toate eforturile internaţionale de stabilizare a situaţiei în peninsulă să devină nule. Într-o şedinţă de urgenţă, Consiliul de Securitate ONU a decis că testul reprezintă o încălcare a Rezoluţiei din 14 octombrie 2006 prin care obliga Coreea de Nord să renunţe la experienţele nucleare şi la testarea vectorilor purtători. S-a analizat inclusiv aplicarea unui embargou care să se extindă şi asupra produselor de lux, solicitate intens de "vârfurile" clasei politice de la Phenian.

AUREL VLAICU

– în gânduri şi imagini –

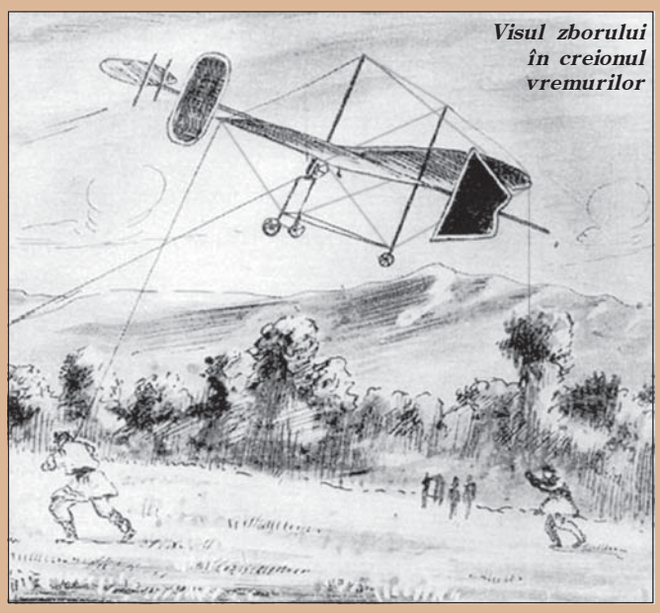
Plutonier major SORIN SĂFTOIU

Reconstituirea de către posteritate a vieţii şi activităţii unor marcante personalităţi care s-au remarcat la timpul lor printr-o serie de realizări de excepţie pentru o anumită perioadă, nu este un lucru deloc facil. Sunt necesari ani îndelungaţi de căutări ce se prelungesc de la o generaţie la alta de cercetători, fără să se reuşească să se elaboreze, în pofida unor titluri pompoase afişate pe coperte de carte, o reală redare a vieţii personalităţii respective "aşa cum a fost ea". Indiferent de acribia autorului (sau a autorilor în mai multe cazuri) nu există varianta epuizării unui întreg fond documentar informaţional. Evident că nici cel care a fost inventatorul şi pilotul aeroplanelor de tipul "A. VLAICU" nu poate face excepţie de la această regulă. De aceea, cu mulţumirile deschis exprimate pentru cei care au făcut o muncă de documentare acerbă, am ales să prezentăm, în anul centenarului său, personalitatea lui Aurel Vlaicu prin ochii şi gândurile celor care au simţit ceva pentru acest fenomen unic – zborul.



Casa părintească de la Binţinţi

"În Binţinţi, în casa cu prispă, cu stâlpi înfloraţi şi cu grinzile mai înflorate, împodobite, după obiceiul de acolo, cu busuioc, şi cu pereţii camerelor decoraţi cu prosoape pe care sunt brodate cele mai frumoase flori ale câmpului, acolo s-a născut, a crescut şi şi-a petrecut Vlaicu copilăria. Era fiul cel mai mare al unor plugari harnici şi gospodari, al lui <<Nenea Dumitru>> şi al <<Lelei Ana>> cum îi numeau sătenii. Dumitru Vlaicu a fost un ţăran fruntaş, iar soţia sa Ana, născută Luca, o femeie foarte gospodină, harnică şi bună" **– ing. Constantin Gheorghiu**, "Aurel Vlaicu – Viaţa şi opera".



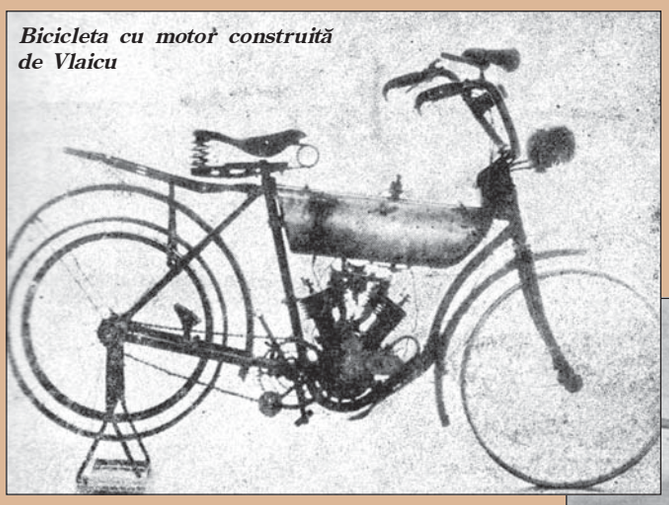
Visul zborului în creionul vremurilor

"Cădeau frunzele.. unele se scurgeau repede la pământ, indiferente ca o piatră. Altele aveau ceva din misterioasa cădere a stelelor, antrenând după ele destine... Câteva cădeau, cad uneori oamenii; cad cu o anumită părere de rău şi cu un soi straniu de disperare care trezeşte sentimentul înfricoşător al morţii. Cad cum a căzut legendarul Icar în Marea Egee, cu aripile topite de soare, cum a căzut meşterul Manole de pe mănăstirea de Argeş, semănând în spiritualitatea românească mitul jertfei pentru creaţie, mitul fundamental al civilizaţiei româneşti pe care l-a întruchipat cu sclipiri de geniu, **Aurel Vlaicu**. E mitul fundamental, reprezentativ, al istoriei noastre, care ne-a cerut mereu jertfe pentru ca să putem dura peste vrăjmăşiile vremurilor mastere" **– Ion Dodu Bălan**, "Copilăria unui Icar".

Ana şi Dumitru Vlaicu – părinţii lui Aurel Vlaicu

"Copilăria lui Vlaicu a fost ca o grădiniţă în care au înflorit cele mai frumoase flori. El era tot timpul interesat şi atras de zborul gâzelor şi al păsărilor. Ore întregi privea cum alergau albinele din floare în floare sau cum înnaripatele cu pene se ridicau alene în văzduh ori îl săgetau ca nişte năluci. Permanent iscodea în jurul său, căutând să pătrundă înţelesul lucrurilor" **– I. Irimescu-Cîndeşti, "Aurel Vlaicu".**

"Aurel se deosebea de ceilalţi copii: era mai vioi, mai năstruşnic, uimindu-i pe toţi cu năzdrăvăniile lui. Tot ce a construit în copilărie face dovada geniului său: de la jucăriile făcute în atelierul din şura cu porumbei, la zarul (broască pentru închis lada) din lemn, de la ceasornicul <<cântător>> la capcana electrică de sub masa din odaia de liceu, de la telefonul cu pietre şi sârmă la zmee, toate sunt mărturiile geniului timpuriu al lui Vlaicu" **– I.G. Bradu**, **"**Amintiri despre Vlaicu**".**



Bicicleta cu motor construită de Vlaicu

"Vlaicu a fost, pentru mine, un interesant document din punct de vedere pedagogic. Ca elev, nu era unul dintre cei mai silitori. Certificatele lui erau împestriţate cu notele cele mai variate. Lucrările lui scripturistice erau mediare şi submediare, iar răspunsurile erau, la cele mai multe materii, abia

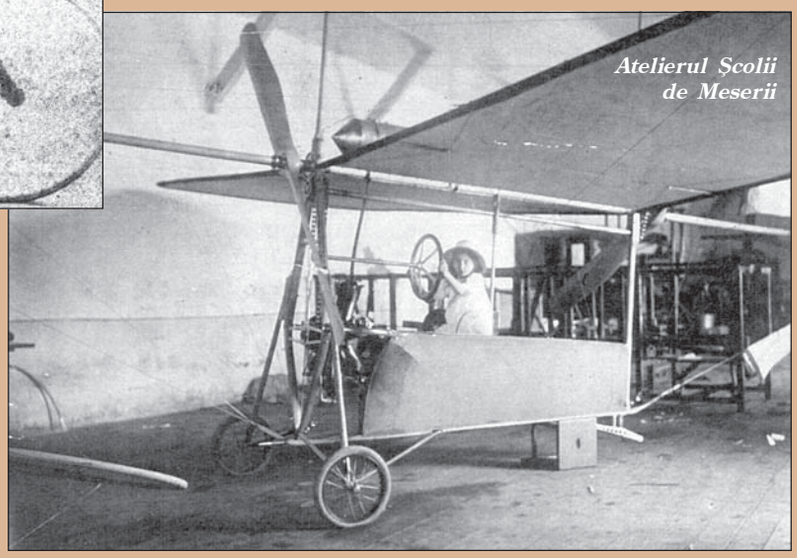
Aurel Vlaicu, elev

mulţumitoare. În schimb, câtă siguranţă când se apuca să facă ceva! Geniul lui scăpăra de nerăbdare şi pe ce punea mâna, în adevăr se şi cunoştea. ...Vlaicu a avut norocul să scape teafăr din şcoală, cu ce l-a înzestrat Dumnezeu, şi mai târziu, în viaţă, să-şi desăvârşească aceste daruri mari, pe calea pe care-l mâna genialitatea lui" – **profesor dr. Onisifor Ghibu.**

"Vezi în colţ luntrea aia, cum stă pe rotile? Eu şi Ion am făcut-o demult, când ne ţineam de drăcii. I-am pus rotile, ca să o putem duce până la malul Murăşului, pe aici prin fundul grădinii la vreo doi kilometri... Uite, vezi, e cu motor..." - **Octavian Goga**, "Drumul unui cuceritor"

(va urma)

"Încă de când era elev de liceu, Vlaicu a fost preocupat de zborul mecanic. Foştii lui colegi de gimnaziu şi prietenii povestesc cum odăiţa modestă în care a locuit era plină de tot felul de unelte, mecanisme, dispozitive, roţi dinţate şi şuruburi. În cameră şi-a făcut o instalaţie electrică, <<împrumutând>> curentul de la conductorii care treceau prin faţa casei. Prima dezamăgire, acel perpetuum mobile oprit după câteva clipe de funcţionare, l-a ambiţionat şi mai mult. În cinstea prietenilor, Vlaicu aprindea <<lampa cea mare>> cu arc, meşterită de el" – **Dan Antoniu**, "Vlaicu".



Atelierul Şcolii de Meserii

6. "Despre începutul şcolarizării lui Aurel Vlaicu se menţionează, tot <<*din auzite de la înaintaşi*>> că primele patru clase elementare le-a efectuat la şcoala din satul natal, Binţinţi, situat în fostul comitat Hunedoara. Tot din <<*auzite*>> se mai ştie că era gata să rămînă pentru tot restul vieţii un sătean ştiutor de carte, poate foarte respectat la maturitate între consătenii săi, dacă bunica sa nu ar fi fost receptivă la îndemnul învăţătorului binţinţean de a-l da pe micul Aurel <<*pe mai departe la iscoală*>>. Dascălul îşi motiva opţiunea pe faptul că Aurel se arătase isteţ la <<*comptul cu cifre*>>, aşa cum i se spunea aritmeticii. Aşa a ajuns să frecventeze şcoala <<*ungurească dă la oraş*>> (aşa cum era cunoscut între români liceul din Orăştie). Fără să cunoască limba maghiară, copilul Aurel Vlaicu (care avea la data respectivă 10 sau 11 ani – nu se mai ştie cu exactitate vârsta înscrierii sale la gimnaziu – a făcut cu greu faţă programei şcolare. Însuşindu-şi limba vorbită în şcoală doar pe cale <<*auditivă*>>, fără o învăţare sistematică, a făcut adesea formulări care stârneau hazul cunoscătorilor <<*din familie*>> a maghiarei. Mândru din fire, nu se împacă cu insulta şi atunci când nu se aflau sub supravegherea nemijlocită a corpului didactic le aplica o serie de corecţii şi mustrări celor ce îl insultaseră, care numai în rare cazuri erau de natură verbală. Aşa i s-a dus vestea că ar fi un element tulburent şi recalcitrant. A ajuns în conflict şi cu unii dintre profesori, fapt care s-a soldat cu plecarea sa silită din liceul orăştian maghiar" – **Revista "Orizont aviatic nr. 25/2004"**.

La Orăştie, printre colegi şi profesori

HENRI COANDĂ - UN GENIU AL AERONAUTICII (1)

Căpitan MIRCEA BARAC

Repere genealogice

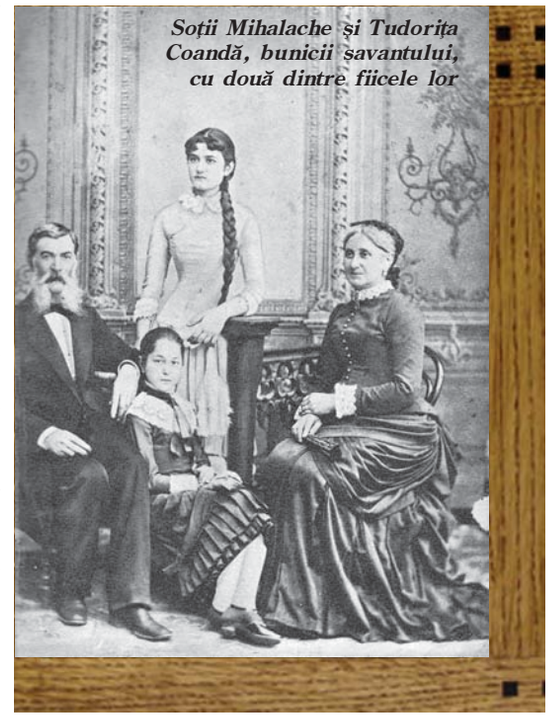
Henri Coandă s-a născut în Bucureşti, la 7 iunie 1886. În comparaţie cu ceilalţi doi protagonişti ai începuturilor noastre aeronautice, era cel mai mic din punct de vedere al vârstei: venise pe lume la 14 ani după Traian Vuia şi cu patru ani în urma lui Aurel Vlaicu.

Bunicul pe linie paternă al lui Henri era Mihalache Coandă, nepot de văr al lui Tudor din Vladimir, capul revoluţiei din 1821 şi un bun patriot. În decursul încleştării antiotomane pentru cucerirea independenţei noastre de stat, sistemul de aprovizionare a armatei operative reclama un sprijin masiv, pe care naţiunea l-a acordat cu însufleţire. Unul dintre donatorii de grâu, pentru a fi asigurată pâinea călăraşilor, artileriştilor şi dorobanţilor ce sângerau în tranşee la Plevna, Rahova sau Vidin, a fost Mihalache Coandă. Printr-o petiţie către Ministerul de Rezbel, acesta îşi oferea cu titlu gratuit întreaga recoltă din acel an, chiar şi furajele de trebuinţă pentru unităţile de călăraşi.

Tatăl lui Henri, Constantin Coandă, a urmat Liceul Militar din Iaşi, apreciat drept o unitate-model a sistemului de învăţământ pe vremea aceea. Cariera de militar a lui C. Coandă a continuat prin obţinerea de către acesta a gradului de sublocotenent, prin absolvirea Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină şi participarea la Războiul de Independenţă, fiind rănit chiar lângă tunul pe care-l comanda. S-a evidenţiat însă în luptă, fiind avansat şi chiar distins cu ordinul "Virtutea Militară".

Constantin Coandă s-a remarcat, de asemenea, la maturitate, şi ca profesor de matematici la Şcoala Naţională de Poduri şi Şosele. În viaţa publică a ţării, C. Coandă a îndeplinit o serie de demnităţi publice. A fost preşedinte al Consiliului de Miniştri şi ministru de externe într-o perioadă deosebit de dificilă pentru ţara noastră, după încheierea Primului Război Mondial. Prin măsurile operative luate, ministeriatul C. Coandă a reuşit să restabilească situaţia ivită în urma înfrângerii puterilor Centrale, în conformitate cu drepturile istorice ale României. Ulterior, C. Coandă devine ministru al industriei (1926), ministru de stat şi însărcinat cu interimatul preşedinţiei (1926–1927), precum şi preşedinte al Senatului (1920–1921, 1926–1927). Cu puţin înaintea încetării sale din viaţă (1932), tatăl lui H. Coandă a dăruit societăţii "Virtutea Militară" a veteranilor Războiului de Independenţă suma de 100.000 de lei, pentru fondul căminului destinat să asigure adăpost veteranilor nevoiaşi şi obosiţi de povara anilor.

Soţia acestuia, Aida – mama savantului – era fiica medicului francez Gustave Danet, originar de la Morlaix din Bretagne. G. Danet fusese în serviciul medical al Curţii lui Napoleon al III-lea şi era amic personal al unor oameni de vază, ca Louis Pasteur, Vasile Alecsandri şi Alexandru Odobescu. Bunicul pe linie paternă al Aidei Coandă, Jean-Marie, era chimist.



Soţii Mihalache şi Tudorita Coandă, bunicii savantului, cu două dintre fiicele lor

Primul contact cu vântul

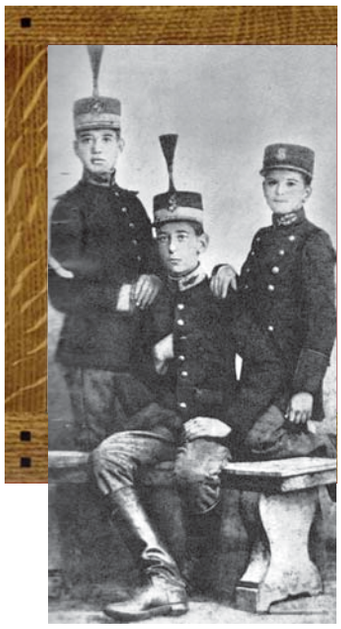
La numai câteva luni după ce văzuse lumina zilei, Henri Coandă "întreprinde" prima din numeroasele sale călătorii ce-i vor marca viaţa şi opera: părinţii se mutau la Viena, unde tatăl fusese numit ataşat militar. La scurtă vreme, a urmat un al doilea voiaj, la Paris şi Bruxelles, din acelaşi motiv. Neştiutor ca orice copil, dar stăpânit de dorinţa cunoaşterii, micul Henri a fost marcat de puternice impresii în primii săi ani. Pe plaja nordică de la Ostende, îl impresionase primul contact ce-l avusese cu forţa vântului. Îl captivaseră acolo puternicii curenţi aerieni, care antrenau talazurile învolburatelor ape din Marea Nordului. De aici şi punctul de plecare al uneia din cercetările pe care le va întreprinde, spre a-i da viaţă în cuprinsul brevetului referitor la energia eoliană. Dacă fenomenul vântului a putut fi astfel intuit de Henri Coandă încă din fragedă copilărie, apoi de aici şi până la tentativele de obţinere a vidului în plină atmosferă – în scopul valorificării lui pe cale inventivă – nu mai putea fi decât un singur pas. După aceea surveneau, însă, dificultăţile: sesizat în 1910, efectul ce-i poartă numele va mai reclama decenii de observaţie şi studiu aprofundat.

Căpitanul Constantin Coandă şi soţia sa, cu primii lor copii, Constantin şi Henri

Henri Coandă (al doilea între băieţi) cu fraţii şi surorile sale

Debutul studiilor

Misiunea tatălui său peste hotare luând sfârşit, familia Coandă revine în patrie. Lui "Mico" – diminutiv cu care i se adresau pe atunci micului Henri –, i se deschide acum un nou episod din viaţă – acela al şcolarizării. Pe lângă limba română, elevul în devenire vorbea, evident, şi limba vorbită de mamă, de bunicii din Franţa. Aceasta ar fi facilitat familiei înscrierea copilului la unul din pensioanele particulare din Capitală, cu profesori străini pentru odraslele familiilor cu dare de mână. Ideile pedagogice sănătoase şi-au spus însă cuvântul, în sensul unui debut corect al micului şcolar. Într-o conversaţie purtată cu tatăl său pe această temă, copilul a fost "pregătit" sufleteşte, în sensul că va deveni elev la Şcoala Comunală "Petrache Poenaru". Aceasta era o şcoală de stat, care prin însuşi denumire îl evoca pe cunoscutul dascăl şi mentor al învăţământului naţional, fost discipol al lui Gheorghe Lazăr. Pentru Henri Coandă, debutant la porţile cunoaşterii ştiinţifice, va fi prezentat o specială semnificaţie şi împrejurarea că şcoala aceasta de stat purta numele celui dintâi posesor român al unui *brevet de invenţie*. Născut în judeţul Vâlcea, participant la Revoluţia de la 1848,



Elevul-sergent Coandă C. Henri împreună cu Petre şi Gheorghe – fratele şi vărul său

Petrache Poenaru este inventatorul unui toc-rezervor cu piston, pe care l-a brevetat (la Paris) în anul 1827. Pilda aceasta era deosebit de elocventă pentru adolescentul Henri, în sensul de a-i stimula creativitatea de viitor, în multiplele direcţii ce se puteau oferi la orizontul unei gândiri efervescente. În contextul selectării valorilor, educaţia prin familie va continua în forme proprii, paralel cu frecventarea şcolii, ai cărei primi ani ocazionau şi debutul unor deprinderi de viaţă socială. Temperament voluntar, dotat cu o inteligenţă vie, Henri obţinea ca elev, în acei ani ai căutărilor, calificative destul de inegale. La matematică, clasa a III-a fusese promovată cu o notă finală de abia 5,82; lucrurile nu stăteau mai bine nici la fizică. Situaţia aceasta nu era de natură a-i dezvălui deocamdată înclinaţiile către domeniul ştiinţific-tehnic. „Vina" unor atari minusuri provizorii o purta atât elevul, cât şi o anumită deficienţă pe atunci în metoda de predare.

La Liceul Sf. Sava, al cărui elev a devenit cu promoţia 1896–1897, Henri Coandă are numeroşi colegi; cu trei dintre aceştia leagă o temeinică prietenie. Doi erau fraţii Nicu şi George Capşa, ambii deveniţi mai târziu aviatori. Al treilea era Dinescu Gheorghe, venit din provincie, trăgându-şi obârşia din lumea satelor. Grupul acestor trei copii se deplasa uneori, în orele libere, spre a face cunoştinţă cu speciile florale din parc, unde pe lacul Cişmigiu pluteau liniştite lebedele – aduse de peste hotare – pe care o rudă mai în vârstă din partea fraţilor Coandă le dăruise Capitalei. Alteori, cei trei buni prieteni frecventau spectacolele de la Teatrul Naţional (fost „Teatrul cel Mare", construit în 1852), unde la unul din concerte ei au aplaudat pe un alt adolescent: muzicianul George Enescu, deja cunoscut pe atunci în lumea muzicală a continentului.

Anii de liceu militar

Atracţia savantului Henri Coandă către ştiinţă şi tehnică s-a vădit în mod pregnant îndată după parcurgerea a trei clase la Sf. Sava şi mutarea sa, în vârstă de 13 ani, la Liceul Militar din Iaşi. Şcolarul Henri ardea acum de dorinţa, ca mai târziu să devină inginer-mecanic, în pofida faptului că tatăl îi sugerase să opteze pentru cariera militară. Liceul ieşean era, în fond şi chiar ca denumire, destinat fiilor de militari. Pe o placă de marmură din holul central al clădirii respective, se aflau cei clasificaţi în fruntea promoţiei lor; printre aceştia aleşi a fost şi C. Coandă. Faptul va constitui un imbold pentru „Mico" de a nu fi mai prejos, de a-şi dezvălui, de data aceasta, realmente valenţele talentului său de viitor inginer mecanic.

Elevul Henri Coandă nu şi-a dezmințit tatăl: în 1899 îşi continuă în mod asiduu studiile la Iaşi. Ca şcolar, menţinea aceleaşi legături cu familia: nemaifiind posibile oral, le continua mai ales pe cale epistolară. Însuşirea cunoştinţelor liceale cunoştea un vădit progres; după patru ani devenea absolvent, situat în fruntea promoţiei sale. Numele *Coandă C. Henri* a fost şi el dăltuit în marmura panoului de onoare al liceului de pe Bahlui, drept o elocventă mărturie pentru viitor. Corpul profesoral al liceului îl aprecia de data aceasta cu totul pozitiv. Titularul catedrei de istorie era A. D. Xenopol, profesor universitar, membru al Academiei Române, director al revistei „Arhiva", membru corespondent al Institutului Franţei, profesor onorific la Sorbona şi un apreciat autor. Xenopol vedea în Henri Coandă un element excepţional dotat. Elevul de atunci făcea succinte caracterizări cursurilor şi unor titulari de la Iaşi: la fizico-chimice, sobrul Riegler; la matematici exigentul Teodoreanu; Garabet Ibrăileanu, remarcabil publicist, la limba română; prestigiosul Gavril Musicescu – etc. La Iaşi s-a dezvăluit înclinaţia lui Henri Coandă la

Elevul-plutonier Coandă C. Henri – Iaşi, 1900

desen. Predispoziţia aceasta îi va fi de un real folos în profesie, spre exemplu pe când lucra (1912–1914) la Bristol în Anglia: aici – remarca ulterior un comentator – s-a evidenţiat talentul său întru desenarea şi proiectarea noilor tipuri de avion. Un obiect de învăţământ, care la Liceul Militar din Iaşi se afla evident în mare cinste, era gimnastica (profesor: Ion Negruţ). Într-o unitate şcolară ca aceasta, educaţia fizică se cuvenea să-şi găsească preţuirea, alături de celelalte discipline didactice. În mod deosebit, lecţiile de matematici prilejuiau elevilor cunoştinţe temeinice, dezvoltându-le unele laturi atractive, pe care cu siguranţă le putea oferi acest obiect de curs. La respectiva disciplină, nivelul „orelor" devenise atât de realizat, încât unii elevi se abonaseră la „Revue de Mathématiques de Paris" şi participau cu succes la concursuri – cu premii – pentru soluţionarea unor probleme propuse în acest periodic. În sfârşit, un obiect atractiv pentru înclinaţiile lui Henri Coandă era muzica, mai ales că el cânta la violoncel, făcând parte chiar dintr-un quartet de cameră. În cele din urmă însă, ceea ce-l captivase pe tânărul Henri la Iaşi a fost literatura despre aeronautică şi zborul uman. Citea frecvent felurite cărţi despre Icar şi Dedal, Meşterul Manole şi Leonardo da Vinci, Isac Newton (despre legea gravitaţiei universale), Otto Lilienthal, Clément Ader. Năzuinţele şi fapta acestora îi aprindeau imaginaţia; gândirea sa lucidă îl avertiza însă: cunoştinţele se cer adâncite, lucrul trebuia dus mai departe, prin noi observaţii şi studii de specialitate.

(continuare în ediţia următoare)

Bibliografie:

V. Firoiu, Convorbiri cu Henri Coandă, Editura Albatros, Bucureşti, 1971

Ion Iacovachi, Ion Cojocaru, Henri Coandă, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1983

Istoria Aviaţiei Române, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1984

Complexitatea şi importanţa componentei aeriene a războiului modern, determinate de caracterul dinamic şi manevrier foarte pronunţat al acţiunilor militare, de schimbările rapide şi frecvente ale situaţiilor aeriene sau de caracteristicile situaţiei electronice în care trebuie să acţioneze forţele, precum şi de rolul deosebit, uneori chiar decisiv, pe care îl are obţinerea succesului în operaţia aeriană, au modificat, în mare măsură, imaginea câmpului de luptă, acesta transformându-se într-unul înalt tehnologizat.
Batalionul 147 Război Electronic este unitatea specializată a Forţelor Aeriene Române destinată să asigure descoperirea, prevenirea şi detectarea ameninţărilor din mediul electromagnetic.

Batalionul 147 Război Electronic

INAMICUL VINE DIN...MEDIUL ELECTROMAGNETIC

Căpitan MIRCEA BARAC

Abordare pro-activă

Înfiinţată în anul 1977 şi pierdută multă vreme de ochii curioşilor în culturile de păpuşoi din sud-vestul Bucureştiului, unitatea aduce în acest moment cu mall-ul unui complex rezidenţial, vilele înaintând timid dar sigur până aproape de gardul unităţii. Noţiunea de spaţiu vital este o utopie, atâta vreme cât fiţoasele case sfidează articolul din Legea 453/2001 care stipulează că autorizarea executării lucrărilor de construcţii şi unele măsuri pentru realizarea locuinţelor trebuie să beneficieze în prealabil de acordarea unor avize specifice, inclusiv de către Ministerul Apărării Naţionale.

Locotenent-colonelul Constantin Gherasim, comandantul Batalionului

Dincolo de gard, în birourile cu istorie la purtător, aroma de lemn ars în sobele de teracotă te poartă instantaneu în altă dimensiune, departe de facilităţile oraşului. Nici autostaţiile din generaţia anilor 1970 - 1980, aliniate milităreşte în parcul cu tehnică militară nu au darul de a conferi unităţii prestanţa din denumire – război electronic.

Care este, totuşi, cheia succesului? Managementul mai mult decât eficient al resurselor umane? Ar putea fi o explicaţie. Pasiunea?...ar putea fi adăugată pe listă. Sacrificiul...asta da, ar putea explica multe. Dăruirea şi sacrificiul compensează, în multe cazuri, bugete sărăcite de criză şi nu numai , lipsa de viziune în anumite etape şi lista ar putea continua.

Primele răspunsuri şi detalii concrete referitoare la activitatea unităţii le aflu chiar de la comandant, l**ocotenet-colonelul Constantin GHERASIM**. Numit recent în funcţie, de mai puţin de un an, acesta nu a început să caute scuze... financiare, ci a încercat o abordare pro-activă a tuturor problemelor şi situaţiilor ivite, la toate nivelurile.

"În primul rând, am delegat responsabilităţile. Am încercat să confer fiecărui om din unitate importanţa cuvenită în raport cu sarcinile pe care le are de îndeplinit, în vederea unei responsabilizări pozitive. Apoi, am început un plan realist de sporire a confortului personalului la locul de muncă, prin amenajarea şi modernizarea unor spaţii de interes comun, cum ar fi: spaţiu de odihnă pentru personalul din tura operativă, grup sanitar dotat cu duşuri în corpul de pază, refacerea unor căi de acces şi alei, revitalizarea popotei. Din păcate, constrângerile bugetare ne fac să tragem, încă, doar cu ochiul la conducta de gaze ce trece pe lângă unitate. Pentru câţiva metri de cablu nu putem operaţionaliza o reţea de calculatoare care ne-ar facilita mult activitatea. Însă problema cea mai mare o întâmpinăm la nivelul încadrării, unde avem acoperite abia 50 la sută din funcţii în cazul ofiţerilor, 60 la sută în cazul maiştrilor militari şi aproximativ 70 la sută în ceea ce priveşte subofiţerii. Oamenii au plecat constant din sistem, însă promoţiile au fost tot mai mici. A apărut un decalaj care va fi greu de recuperat, mai ales în cazul specialiştilor. Pentru că nu e suficient să formezi oamenii, ci şi să-i motivezi să rămână în sistem...", a concluzionat enigmatic comandantul unităţii.

Pasiune şi sacrificiu

Unitate unicat în cadrul apărării aeriene, batalionul şi-a adus o contribuţie importantă la: cunoaşterea permanentă de către eşaloanele superioare a situaţiei electronice din zona de interes, antrenarea statelor majore, piloţilor, navigatorilor, personalului echipelor de luptă în lucrul în condiţii de bruiaj şi în aplicarea măsurilor de protecţie împotriva acestuia, la formarea multor generaţii de specialişti în domeniul războiului electronic, la fundamentarea

Maistrul militar principal Nicolae Scurtoiu, consilierul comandantului şi ...veteranul batalionului

unor concluzii referitoare la locul şi rolul războiului electronic în conflictele militare şi în cadrul apărării aeriene.

Maistrul militar principal Nicolae SCURTOIU, promoţie 1987, este o istorie ambulantă a unităţii în care lucrează încă de la absolvire. A pornit la drum ca operator, apoi a fost şef staţie de bruiaj electronic. Cel mai mult a investit în educaţie, absolvind Facultatea de Inginerie Managerială şi un master în Geopolitică şi Relaţii Internaţionale. Timpul şi evoluţia sistemului a făcut ca în prezent să fie nu doar cel mai vârstnic, dar şi cel mai experimentat maistru al unităţii. Motiv pentru care, din 2008 este consilierul comandantului pentru problemele maiştrilor militari, subofiţerilor şi sergenţilor gradaţi voluntari. Aproximativ 150 de cadre pot găsi în maistrul Scurtoiu un punct de sprijin la nevoie.

În punctul de comandă, **locotenetul Valentin CRĂCIUNOIU**, şef de tură şi **plutonierul Cătălin APOSTOL**, operator, monitorizează traseele aeronavelor,

S.G.V. Alexandra Firică: lotul tineret – speranţe

execută cercetare aeriană şi aşteaptă ordinele venite pe cale ierarhică de la Centrul de Operaţii Aeriene. "La ordin, putem executa atac electronic asupra legăturilor de comunicaţii, de radionavigaţie şi a radarelor de cercetare aflate la bordul platformelor aeriene care pătrund neautorizat în spaţiul aerian", aflăm de la locotenentul Crăciunoiu. "Dacă încadrarea ar fi completă, turele – 24 de ore – nu ar fi aşa solicitante, însă în condiţiile actuale trebuie să facem sacrificii, să suplinim deficitul de încadrare, perioada concediilor, eventuale cursuri etc. Însă cine vine într-o astfel de unitate vine din pasiune pentru această meserie. Chiar dacă nu avem tehnica şi condiţiile pe care ni le dorim, credem că acest aspect va fi remediat într-un orizont de timp nu foarte îndepărtat", consideră **plutonierul Apostol**, subofiţer format pe filiera indirectă.

Şeful logisticii, **maiorul inginer Ionuţ ILIE,** pare sufletul batalionului. Anii de experienţă îşi spun cuvântul când vine vorba de resurse de orice fel. "Problemele generale pe linia păstrării şi împrospătării stocurilor de materiale constau în lipsa spaţiilor de depozitare, în bunuri materiale excedentare şi în procesul mult prea birocratic privind scoaterea din funcţiune/declasare/casare a tehnicii uzată.

Maistrul militar cls. I Vasile Dumitru deţine "iarba fiarelor" pentru repararea tehnicii

Factorii care influenţează valoarea coeficientului de operativitate sunt reprezentaţi de: complexitatea defecţiunilor, lipsa pieselor de schimb şi vechimea echipamentelor; gradul de asigurare cu tehnică şi echipamente; lipsa unor baze de reparaţie specializate pentru tehnica de război electronic.

Cu toate acestea, menţinerea coeficientul de operativitate este posibilă prin rularea tehnicii utilizată în Serviciul de Luptă – Supraveghere Electronică şi prin utilizarea tehnicii pe tipuri de misiuni. Nu în ultimul rând, prin calitatea oamenilor care exploatează această tehnică şi care găsesc soluţii din cele mai ingenioase pentru a o repara", ne asigură maiorul Ilie.

În loc de concluzii

Prin caracterul preponderent al acţiunilor de cercetare, bruiaj şi protecţie electronică, specificul metodelor şi procedeelor întrebuinţate, al tehnicii din dotare şi pregătirii de specialitate necesare, războiul electronic, ca şi componentă a războiului modern, constituie o formă importantă de asigurare strategică, operativă şi de luptă care se organizează şi se execută la nivelul tuturor formelor acţiunilor de luptă, în cadrul tuturor categoriilor de forţe armate.

În această ordine de idei, ţinând cont de nivelul ridicat de implementare în cadrul apărării aeriene a mijloacelor şi sistemelor electronice, este absolut necesară elaborarea şi analiza unor scenarii pertinente privind posibilele aplicaţii şi implicaţii ale principiilor şi tehnicilor de război electronic asupra acestei componente vitale a oricărui conflict militar contemporan.

Ca structură specializată care execută Serviciul de luptă – Supravegherea Electronică, Batalionul 147 Război Electronic contribuie la: ◆ descoperirea indiciilor privind apariţia unor posibile conflicte militare şi situaţii de criză; ◆ prevenirea surprinderii producerii unei agresiuni în spaţiul aerian naţional; ◆ detectarea ameninţărilor care se manifestă în zona de interes în timp de pace; ◆ la ordin, execută atac electronic asupra legăturilor de comunicaţii, de radionavigaţie şi a radarelor de cercetare aflate la bordul platformelor aeriene care pătrund neautorizat în spaţiul aerian.

Exersarea alfabetului morse

Războiul electronic, într-un context foarte general, trebuie perceput ca o interacţiune continuă între mijloacele şi sistemele electronice proprii şi cele ale adversarului. În acest sens, istoria militară a dovedit că întotdeauna descoperirea şi folosirea în luptă a unui sistem electronic nou a determinat adversarul să iniţieze cercetări ştiinţifice în domeniu pentru dezvoltarea unui sistem de contraacţiune electronic, părţile în conflict angajându-se astfel într-un proces continuu (şi uneori benefic) de perfecţionare a tehnicii de luptă.

TORNADO ECR, ÎN PREMIERĂ PE UN AERODROM ROMÂNESC

În zilele de 10 şi 11 noiembrie 2009, Centrul Administrativ Aerodromul Mihail Kogălniceanu (CAAMK) a fost gazda a două aeronave Tornado ECR (Electronic Combat and Reconnaissance), înmatriculate 46+30 (cn 837/GS263/4330) şi 46+44 (cn 871/GS277/4344). Aparatele Forţelor Aeriene Germane (Luftwaffe) aparţin de prestigioasa Escadrilă 321 "Tigers", Aripa de Vânătoare-Bombardament 32 (Jagdbombergeschwader JBG-32), a Bazei Aeriene Lechfeld, parte din Divizia 1 Aeriană, unitate dispusă în landul Bavaria, la 20 km de Augsburg.

Aeronavele au decolat în data de 09 noiembrie 2009 de la Lechfeld, având ca scop principal antrenament de navigaţie pe distanţă lungă. Traiectul, alcătuit din patru etape, a inclus prima fază către Baza Aeriană Elenă Nea Anchialos (ICAO ID LGBL), unitate importantă ce dispune de patru escadrile de F-16, în diferite variante (F-16C/D Block 30 şi mai noile F-16C/D Block 50), situată în apropiere de localitatea Valos, locaţie deservită în comun cu un aeroport civil.

La 10 noiembrie, orele 13.00 UTC, avioanele Tornado au decolat pentru a parcurge următoarea fază a misiunii, către Baza Aeriană de la Mihail Kogălniceanu. Ca şi în primul segment, această etapă a fost parcursă conform regulilor de zbor ale aviaţiei civile (GAT). Aparatele au aterizat în celulă la ora locală 16:52, la puţin timp după apusul soarelui. Având ca lider aeronava 46+30, cu un echipaj alcătuit din **maiorul Helmbrecht HELBERT,** pilot, şi **maiorul Kermer STEFAN,** WSO (Weapon Systems Officer – Ofiţer cu Sistemele de Armament, având şi rol de navigator de bord), coechipier aeronava 46+44, echipaj format din **maiorul Feigh MICHAEL,** pilot, şi **maiorul Igel PATRICK,** WSO. După refacerea capacităţii, aviatorii germani au fost întâmpinţi de **căpitan-comandorul Adrian VASILE,** comandantul CAAMK şi de locţiitorul acestuia, **locotenent-comandorul Daniel NICHIFOR.**

Conform celor relatate de maiorii Feigh şi Helmbrecht, *"misiunile de navigaţie pe distanţe lungi sunt realizate cu regularitate, în special în celulă, astfel dezvoltându-se o bună coeziune între echipaje. Aceste zboruri sunt efectuate pentru cunoaşterea procedurilor de lucru, ce diferă de la o locaţie la alta"*. De remarcat experienţa de zbor a piloţilor germani, cu o medie de aproximativ 2.000 de ore de zbor efectuate pe aparate Tornado, precum şi participarea în cadrul unor exerciţii internaţionale de renume, cum ar fi: Red Flag, Elite sau TLP.

Sergent major (av)
SAMIR ŞEICAMET

Repere istorice

Prima apariţie în România a unui Tornado în variantă IDS (Interdictor/Strike), înmatriculat 44+21 (cn.308/GS083/4121), construit în anul 1983, aparţinând Aripii de Vânătoare-Bombardament 31 "Boelcke" (JBG-31) de la baza Norvenich, a avut loc cu ocazia mitingului aerian internaţional RoIAS-2001, desfăşurat între 25–26 august 2001 la Mihail Kogălniceanu.

Cu această ocazie, avionul a fost complet vopsit în negru, cu o dungă roşie şi una galbenă şerpuind de-a lungul fuzelajului. Aparatul în cauză a atins 125.000 ore de zbor pentru flota de Tornado în decembrie 2000, fiind botezat Black Thunder (Tunetul Negru), fiind o atracţie în sezonul de mitinguri europene din anul 2001.

Cu ocazia aceluiaşi eveniment, Royal Air Force (Forţele Aeriene Britanice) au fost prezente cu două aparate de puţin timp modernizate la standardul Tornado GR 4 (derivate din GR 1) cu seriile ZA 551 (AX) şi ZA 847 (AA) din cadrul Escadrilei IX Bombardament cu baza la RAF Marham.

În perioada 29–30 iulie 2006, cu ocazia aceluiaşi RoIAS, Luftwaffe a fost prezent, în cadrul expoziţiei statice, cu un Tornado IDS, cu seria 44+23 (cn.313/GS085/4123) aparţinând JaBoG-33 "Muchel" dispusă la Baza Aeriană Büchel.

De asemenea, în perioada 23 octombrie – 03 noimbrie 2006, aerodromul M. Kogălniceanu a fost gazda aplicaţiei Autumn Flag-2006, la care au participat 10 aeronave MiG-21 LanceR şi 1 elicopter IAR-330 din Baza 95 Aeriană de la Bacău, iar Forţele Aeriene Italiene cu 5 aeronave Tornado, din cadrul 36° Stormo, 156°Gruppo, aparţinând Bazei Aeriene de la Gioia del Colle.

Începând cu anul 2005 există, în cadrul Universității Naționale de Apărare "Carol Davila", un departament destinat învățământului la distanță – Departamentul pentru Învățământ Distribuit Avansat la Distanță (DIDAD), care oferă în acest moment un sistem educațional de tip ADL – Advanced Distributed Learning, compatibil cu cerințele naționale în domeniu și proiectat la standarde înalte de tehnologie și de educație.
Fiind unul din cei șapte parteneri ai rețelei de excelență ADL Partenership Network, DIDAD are ca obiectiv principal crearea unei rețele educaționale bazată pe instrumentele eLearning, prin care să se permită o mai mare flexibilitate în procesul de formare și instruire a personalului din Armata României, în condiții de eficiență, cu respectarea standardelor naționale și ale NATO.
Diferența față de alte sisteme de învățământ constă în faptul că oferta educațională a DIDAD și modul de desfășurare a cursurilor acoperă atât cerințele educației formale, cât și componenta de eTraining, respectiv formarea aptitudinilor și competențelor specifice unei categorii profesionale.
Toate acestea, cu un buget acoperit în proporție de 80 la sută din surse financiare provenite din proiecte de cercetare și cu o echipă formată din doar 8 oameni, însă cu sprijinul necondiționat al conducerii UNAp care, în frunte cu gl. lt. prof. univ. dr. Teodor Frunzeti, încurajează dezvoltarea capabilităților ADL atât în mediul academic, cât și ca suport al procesului de instruire din Armata României.

JUST LEARN – ANYWHERE, ANYTIME

Căpitan MIRCEA BARAC

Departamentul pentru Invatamant Distribuit Avansat la Distanta
Advanced Distributed Learning Department
eLSE 2009

Col. prof. univ. dr. Ion Roceanu, directorul DIDAD, și echipa sa: cpt. ing. dr. Dragoș Bărbieru, ing. Gabriel Dobrescu, m.m. George Dumitrescu, analist programator Mariana Liliana Bunea și lt.col. Daniel Beligan (din motive obiective nu se regăsesc în fotografie: referend drd. Cătălin Radu și referent Alina Legga)

Ce este ADL - Advanced Distributed Learning?

Pe plan mondial are loc o efervescentă activitate care vizează modernizarea și eficientizarea proceselor educaționale, în mod deosebit a celor care se referă la pregătirea continuă (LifeLong Learning) atât pe segmentele de educație formală, cât și informală. Se consideră că într-o societate cu o dinamică a schimbării tot mai mare, indivizii pot face față numai în condițiile în care se pot adapta rapid, iar acest aspect poate fi rezolvat numai prin perfecționare continuă și reconversie profesională. Sistemul actual, chiar dacă în conținut, metode și structură este performant, este considerat greoi și uneori incapabil de a se plia și a avea un marketing educațional adecvat societății.

Din acest motiv se impune, încă de la început, clarificarea unor noțiuni, pentru a evita abordarea diferențiată în contextul acestui articol:

"Învățământul la distanță cuprinde acele forme de studiu, la toate nivelurile de formare, care nu se desfășoară sub supravegherea continuă a personalului didactic în sălile de clasă, dar beneficiază de sprijin, ghidare și planificare din partea unei instituții organizatoare. Ghidarea celui instruit se realizează de către cadrul didactic printr-un mijloc de comunicare: scrisori, TV, radio, telefon, e-mail. Este evident că un astfel de sistem se bazează doar pe transmiterea cunoștințelor în mod asincron, ceea ce exclude din start, sau reduce foarte mult posibilitatea ca cel instruit să se găsească într-un dialog cu cel care-l îndrumă;

Învățământul distribuit la distanță se bazează în mare parte pe suportul tehnologiei informației și comunicațiilor, în special pe rețelele de calculatoare și în mod deosebit pe Internet și permite desfășurarea proceselor educaționale, atât în mod sincron, cât și asincron. Cel instruit are astfel posibilitatea să studieze singur pe baza unui plan propriu, încadrat totuși într-un cadru impus de instituția organizatoare, să acceseze resursele de educație din baze de date centralizate sau distribuite, să poarte un dialog cu instructorii, cu colegii, să desfășoare proiecte comune, să poată fi incluși într-un campus virtual etc.;

eLearning este un termen generic care nu are o definiție unanim acceptată, dar care este utilizat în sensul larg în care acoperă o paletă largă de aplicații și procese care au la bază tehnologia informației și care sunt utilizate

Aspect din compartimentul Dezvoltare Conținut Digital

în procesele educaționale. Prin acest termen sunt identificate, atât aspecte privind forma și conținutul procesului didactic, cât și metodele și formele de organizare a transmiterii cunoștințelor. Elementul de bază al eLearning îl constituie "obiectul eLearning" care reprezintă cea mai mică entitate de cunoștințe bine definită, coerentă, clară și compactă care trebuie transmisă în scopul atingerii obiectivelor didactice (de învățat) și urmărește să răspundă la trei cerințe de bază: *esențial, intuitiv, simplu",* ne-a explicat **colonelul profesor universitar dr. Ion ROCEANU,** directorul departamentului.

În concluzie, scopul fundamental al ADL este să asigure accesul la toate nivelurile de educație și pregătire în condiții de performanță, focalizat pe nevoile beneficiarului, oriunde și oricând și cu costuri reduse. Datorită faptului că în scurt timp și-a dovedit utilitatea, a fost adoptat și implementat în diferite alte instituții de învățământ, atât din SUA, cât și din Europa, Asia dar și în cadrul NATO.

Avantajele ADL în procesul instruirii militarilor români

Ca țară membră NATO, Armata României are obligația de a se pregăti la nivelul standardelor Alianței, iar pentru atingerea acestui deziderat este necesar ca și sistemul educațional militar din România să se conecteze la rețeaua educațională NATO în măsură să adopte și în egală măsură să exporte conținut și cunoștințe.

Așa cum s-a afirmat mai sus, este o eroare a pune semnul egalității între forma de organizare învățământ la distanță și eLearning. Învățământul la distanță este o formă de organizare, în timp ce eLearning este expresia utilizării tehnologiei informației și comunicațiilor pentru a transfera cunoștințe încapsulate în formate standard, denumite **obiecte.** Forma superioară și cu adevărat eficientă de învățământ la distanță se realizează prin utilizarea instrumentelor eLearning în vederea creării conținutului de învățat și distribuția acestuia fără restricții teoretice de timp și spațiu. ADL a fost conceput tocmai în acest scop, motiv pentru care în cadrul acestui proiect a fost lansat primul standard important de conținut, SCORM (Sharable Content Object Reference Model).

Principalele beneficii pe care ADL le aduce sistemului de formare și pregătire continuă în domeniul militar sunt:

1. **Accesibil:** permite utilizarea unui obiect eLearning dintr-o locație conectată în sistem din oricare alt punct fără a fi nevoie de transferul efectiv al acestuia. Se bazează pe principiul fundamental că un obiect, odată creat și validat, devine unic;

2. **Interoperabil:** un obiect sau un conținut creat într-o locație, poate fi utilizat oriunde în altă parte, indiferent de platforma de lucru;

3. **Reutilizabil:** un obiect creat și validat poate fi reutilizat în diferite alte conținuturi de instruire, în funcție de obiectivele de pregătire și de opțiunea instructorului;

4. **Durabil:** obiectele create pe baza standardelor SCORM sunt valabile în timp, indiferent de schimbările aduse de tehnologie;

5. **Eficient:** crește rezultatul final al instruirii fără a crește și costurile.

Instruirea bazată pe ADL pune în centru "individul" și caută să-i ofere acestuia posibilitatea instruirii și autoinstruirii continue în parametrii solicitați de domeniul profesional, ținând cont în același timp și de aspirațiile acestuia. Din acest motiv, ADL nu a rămas numai un sistem pur militar, ci a fost extins către societatea civilă, cuprinzând în acest moment atât instituții academice, cât și organizații economice. Este considerat a fi în acest moment urmașul celebrului proiect ARPANET, care a stat la baza Internet-ului de astăzi pornit, de asemenea, din laboratoarele și cerințele armatei americane. Prin această extindere, cât și prin diversitatea de modele pe care le adoptă pentru distribuirea de conținut, ADL este în acest moment singurul sistem încadrat în clasa LMS (Learning Management System) funcțional și cu extindere globală. Pe undeva asistăm, totuși, la punerea în aplicare a principiilor globalizării în domeniul educațional.

Proiectul Universității Naționale de Apărare

Sistemul ADL al Universității Naționale de Apărare "Carol I" este funcțional, asigurând în acest moment următoarele tipuri de servicii educaționale:

– suport pentru sprijinul programelor de studii de masterat, forma frecvență redusă și doctorat, forma fără frecvență;

– suport pentru sprijinul cursurilor organizate în sistem mixt (în clasă și la distanță) de celelalte structuri ale universității;

– cursuri de nivel desfășurate exclusiv online;

– bibliotecă virtuală.

Departamentul pentru Învățământ Distribuit Avansat la Distanță are în compunere un birou și un compartiment, fiecare dintre ele cu sarcini și responsabilități precise. Biroul Cursuri și Logistică Didactică, condus de **locotenent-colonelul Daniel BELIGAN,** este structura care organizează, coordonează și gestionează desfășurarea programelor de studii oferite prin învățământ la distanță. Compartimentul Dezvoltare Conținut Digital, condus de **căpitan inginer dr. Dragoș BĂRBIERU,** este structura care organizează, planifică, proiectează și participă la dezvoltarea de conținut educațional pentru cursurile oferite prin învățământ la distanță și susține tehnic platforma educațională folosită pentru diseminarea cursurilor.

În același timp, se urmărește deschiderea sistemului educațional militar către societatea civilă, prin cursuri specifice care să permită transferul de cunoștințe și experiență, în domenii precum: securitatea națională, managementul crizelor, drept internațional umanitar, dreptul războiului, comunicare și relații publice, corespondenți de război etc.

"Proiectul în sine are trei direcții de acțiune principale:

1. Generarea de cunoștințe despre eLearning: studii, cercetări, conferințe, schimburi de experiență etc.;

2. Transmiterea de cunoștințe despre eLearning în interiorul și exteriorul UNAp:

Vizita M.S. regele Mihai I al României

pregătirea cadrelor didactice, cursuri demonstrative, articole, dezbateri etc.;

3. Transmiterea cunoștințelor prin eLearning: crearea unei infrastructuri capabile să susțină procesul educațional bazat pe instrumentele eLearning, în mod sincron și asincron.

Primele două direcții se desfășoară în mod constant și au drept scop crearea unui cadru de înțelegere și abordare unitar în rândul cadrelor didactice și învingerea unor mentalități conservatoare care reprezintă, de fapt, cel mai mare obstacol în acest demers.

Cea de-a treia direcție și, sigur, cea mai dificilă, dar mai ales și costisitoare, o reprezintă crearea infrastructurii tehnologice și

educaționale pentru a desfășura procesul educațional bazat pe eLearning și cuprinde:

- Laborator de tehnologii didactice informaționale;
- Curs pilot în sistem "blended";
- Biblioteca virtuală cu acces:
  - Intranet universitar;
  - Intranet militar;
  - Internet;
- Sistem învățământ distribuit:
  - Intranet militar;
  - ADL;
  - Internet", am aflat de la locotenent-colonelul Daniel BELIGAN.

Obiectivele propuse a fi realizate prin desfășurarea cursurilor în cadrul proiectului ADL sunt îndrăznețe și ele vizează aducerea conținutului de instruire în locul și la timpul unde este nevoie de acesta, acolo unde se află cel care are nevoie de instruire. Specificul militar implică o mare mobilitate în timp și spațiu a membrilor săi și, din acest motiv, asigurarea unui cadru ce permite instruirea continuă și oportună este absolut necesară. În principiu, sistemul aflat în dezvoltare va permite desfășurarea de cursuri în regim sincron sau asincron, local sau la distanță.

"În modul de transfer sincron, profesorii țin lecțiile în amfiteatru (acesta este dotat cu aparatură multimedia pentru asigurarea videoconferinței și înregistrarea conținutului), unde pot participa studenții (cursanții) înmatriculați la forma de pregătire la zi. Lecția este transmisă în sistem videoconferință atât în Intranet-ul universitar, cât și pe Intranet-ul MApN și, după caz, în Internet, oferind astfel posibilitatea vizionării conferinței de către studenții (cursanții) înmatriculați la alte forme de pregătire decât cea la zi, sau chiar a altor doritori care îndeplinesc condițiile de acces impuse. Pentru cei care vor să urmărească lecția dar nu au putut fi prezenți în acel moment, există posibilitatea accesului la biblioteca virtuală, de unde pot descărca lecția în format multimedia. Singurul inconvenient pentru aceștia este că nu pot participa la eventualele discuții și nu pot pune întrebări directe, având totuși posibilitatea de a le adresa prin e-mail sau pe forum. Aproximativ în același mod se pot desfășura și activitățile didactice de seminar, precum și cele de evaluare. Modul de transfer asincron permite accesul la cursuri prin studiul materialelor distribuite anterior sau preluate din cadrul bibliotecii virtuale, susținerea de teste, evaluări sau examene, dar și legătura cu instructorii și tutorii în baza unui program stabilit, live sau prin e-mail și forumuri de discuție. Indiferent de modul de lucru sincron sau asincron, studenții pot colabora între ei, crea proiecte și studii comune ori pentru orice alte activități pe care le consideră în sprijinul propriei instruiri", ne-a explicat căpitan inginer dr. Dragoș BĂRBIERU.

Vizita generalului Lance L. Smith, comandantul suprem al Comandamentului Aliat pentru Transformare (2006)

Cursuri ce pot fi urmate prin intermediul DIDAD

În anul universitar 2008–2009 s-au desfășurat 3 serii din cursul online **"Introduction to NATO",** un număr de 171 de cursanți primind o diplomă care este certificată atât de Universitatea Națională de Apărare, cât și de Colegiul NATO de Apărare de la Roma.

Au absolvit, tot în acest an universitar, primele 2 serii din cursul online **Conflict Management and Negotiation,** 59 de cursanți primindu-și certificatul de absolvire.

A fost lansat, începând din luna ianuarie 2010, un nou curs online – cursul **Law of armed conflict.**

Personalul departamentului și-a adus o contribuție importantă, din punct de vedere al suportului tehnic, la desfășurarea a două serii din cursul de **limbă engleză,** forma IDD și la zi, organizat de către Departamentul de limbi străine, prin transformarea suportului de curs în conținut digital, prin punerea la dispoziție a platformei de lucru și prin administrarea acesteia.

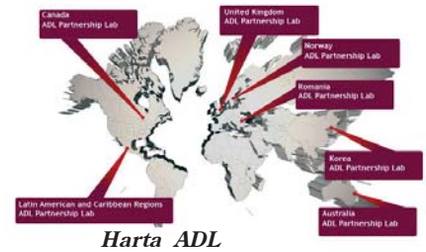
Același suport tehnic a fost pus la dispoziție și pentru cursul **Crisis Management and Euro-Atlantic Security,** forma IDD, organizat de Colegiul de Management al Crizelor și Operații Multinaționale, precum și pentru cursul postuniversitar de perfecționare în sisteme C4I, forma IDD, organizat de Colegiul de Război.

Ca rezultat al participării active în grupurile de lucru NATO și PfP în domeniul ADL, departamentul a primit invitația de a pune la dispoziția personalului care urmează să încadreze misiunea ISAF din Afganistan cursul **The ISAF Individual Augmentee Pre-Deployment online Course**, realizat de către Joint Advanced Distributed Learning and Simulation Section, Comandamentul Aliat pentru Transformare. Materializarea acestei acțiuni constă în faptul că 80 de persoane au finalizat acest curs până în prezent.

Cercetare științifică și recunoaștere internațională

Departamentul pentru Învățământ Distribuit Avansat la Distanță a participat activ la activități internaționale în domeniul învățământului la distanță, atât cu ocazia unor misiuni externe cât și cu ocazia sosirii unor delegații străine, care au vizitat universitatea, încă de la înființare.

În domeniul cercetării științifice, personalul departamentului este implicat în desfășurarea a trei proiecte de cercetare în domeniul "Parteneriate în domenii prioritare", iar directorul departamentului este director de program la unul dintre ele, aprobat în anul 2008.



Harta ADL

Aceste realizări, dar și contribuțiile concrete aduse dezvoltării sistemelor ADL în NATO, au făcut ca cel mai important organism cu rol în cercetare-dezvoltare și standardizare în domeniul eLearning din SUA, să invite partea română să devină partener și să participe, astfel, la efortul științific comun de a promova calitatea și interoperabilitatea în acest domeniu. Astfel, la 30 ianuarie 2009, a fost semnat memorandumul de cooperare între Universitatea Națională de Apărare "Carol I" și Programul Advanced Distributed Learning (ADL) Co-Laboratory din cadrul Departamentului Apărării al Statelor Unite. Prin acest memorandum, Departamentului pentru Învățământ Distribuit Avansat la Distanță i se recunosc performanțele în domeniu și primește calitatea de partener în rețeaua de excelență ADL Partenership Network. Este de remarcat faptul că în această rețea sunt în prezent numai 7 membri din afara SUA. Importanța acestui parteneriat este cu atât mai mare cu cât în Europa, numai Marea Britanie și Norvegia au obținut o astfel de acreditare și recunoaștere.

Tot ca o recunoaștere a calității serviciilor oferite de către DIDAD, a venit și solicitarea Colegiului European de Securitate și Apărare de la Bruxelles, pentru asigurarea suportului tehnic și standardizarea cursurilor respectivului colegiu.

Departamentul pentru Învățământ Distribuit Avansat la Distanță dispune de servere și o rețea de comunicații și informatică care îi permit crearea și administrarea unui portal propriu, precum și gestionarea cursurilor la distanță, utilizând un LMS – Learning Management Sistem.

Acestea fiind spuse, nu ne rămâne decât să urăm mult succes atât echipei DIDAD în demersurile inițiate, cât și cursanților ce decid să-și completeze studiile în cadrul acestei forme de învățământ.

(urmare din pag. 9)

Rafala locotenentului Ion Dobran, pornită din cele două mitraliere cu percutor electric de la bordul Messerschmitt-ului şi-a atins ţinta, avionul P-51 Mustang pilotat de sublocotenentul Barrie Davis. Americanul a fost nevoit să abandoneze lupta şi să aterizeze forţat. Un avion care nu a mai putut fi redat zborului niciodată.

Fiecare a luptat atunci din patriotism, datorie şi onoare într-un război pe care ţările – România şi SUA, în slujba cărora îşi puseseră viaţa, îl începuseră ca inamice şi îl încheiau ca aliate.

Între timp s-au mai consumat energiile unui război rece, în care România şi SUA s-au aflat pe baricade diferite. Istoria prezentului consemnează o relaţie de prietenie între ţările celor doi foşti combatanţi.

Destinul (sau cercetările istorice) a făcut ca, de curând, cei doi inamici din timpul războiului să afle unul de existenţa celuilalt şi, prin intermediul corespondenţei, să lege o adevărată prietenie.

Acest fapt a condus la acţiunea a cărei gazdă a fost, aşa cum era şi firesc, Muzeul Aviaţiei din România – întâlnirea foştilor inamici.

Generalul de flotilă aeriană în retragere Ion Dobran (91 de ani) şi colonelul american în retragere Barrie Davis (85 de ani) s-au întâlnit pentru prima dată faţă în faţă pe holurile Muzeului Aviaţiei din România. Românul, înalt şi uscăţiv, americanul, elegant şi volubil, s-au privit o fracţiune de secundă în ochi, apoi s-au îmbrăţişat puternic, bărbăteşte, asemenea a doi vechi camarazi.

Strălucea în ochii amândurora energia ce-i mânase în luptă în urmă cu 66 de ani, dăruirea cu care se puseseră fiecare în slujba propriei naţiuni. Americanul, un gentleman de manual, şi-a asumat fără ezitare înfrângerea aeriană, gratulându-l pe român cu apelativul de excelent trăgător şi i-a mulţumit că nu a lansat salva asupra cockpitului avionului, cruţându-i astfel viaţa. Românul a explicat asistenţei fascinată de poveste că el se străduia să scoată din luptă avioane inamice, nu să ucidă oameni. Nu ştiu cât de raţional

DAN-VALENTIN VIZANTY – ASUL REGĂSIT...

MIHAI GRECEA

Pe 6 februarie, Muzeul Aviaţiei din Bucureşti a fost gazda unui eveniment emoţionant care l-a readus în atenţia iubitorilor aviaţiei, cu 3 zile înainte de aniversarea centenarului său, pe cel care a fost Dan-Valentin Vizanty, asul aviaţiei româneşti de vânătoare, aflat în 1944 la comanda Grupului 6 Vânătoare.

Organizat de către Ana-Maria Vizanty, fiica asului român, împreună cu Asociaţia "Aripi Româneşti", cu sprijinul Statului Major al Forţelor Aeriene Române şi al Muzeului Aviaţiei, evenimentul a omagiat acest nume cunoscut şi respectat în trecut în aviaţie dar, din păcate, mai puţin cunoscut în zilele noastre.

După ce renunţase la o posibilă carieră de actor, Dan-Valentin Vizanty, descendent al unei familii de boieri moldoveni, devine ofiţer de aeronautică şi războiul al doilea îl prinde, pentru început, la comanda Escadrilei 43 Vânătoare, dotată cu aparatele PZL-11F. Participă astfel la operaţiunile militare româneşti de la Odesa.

Între august 1942 şi august 1943, deţine funcţia de şef birou la Secretariatul de Stat al Aerului, iar de la 1 august 1943 până la 23 august 1944 a fost comandantul Grupului nr. 6 Vânătoare, staţionat pe aerodromul Popeşti-Leordeni, având în dotare celebrele avioane IAR-80 şi IAR-81. Misiunea lor era de apărare a Bucureştiului şi a zonei petroliere Ploieşti, în timpul bombardamentelor americane. Unităţile aflate sub comanda sa au doborât 91 de avioane de bombardament cu 4 motoare şi 45 de avioane de vânătoare, din care personal a doborât 12 "Fortarete" şi "Liberatoare" cu 4 motoare şi 3 avioane de vânătoare. Ziua de 10 iunie 1944, căreia i-a fost dedicată o secţiune în cadrul evenimentului comemorativ de la Muzeul Aviaţiei, a fost una dintre cele mai încărcate de glorie pentru vânătorii români care au provocat pierderi grele bimotoarelor bifuzelate Lockheed P-38 Lightning ale vânătorilor americani, în duelurile care au avut loc în zona de sud-est a Bucureştiului.

După 23 august 1944, a comandat Grupurile 1 şi 6 Vânătoare reunite la Popeşti-Leordeni şi, ulterior, în cadrul Corpului Aerian Român, a continuat Campania din Vest (Transilvania, Ungaria, Cehoslovacia), comandând Grupul 1 Vânătoare până în august 1945, zburând de această dată avioane de tipul Bf 109 G. La sfârşitul războiului totalizează 16 victorii aeriene (43, conform sistemului prevăzut de Statul Major al Aerului, Secţia a II-a) şi peste 4.600 ore de zbor. Se clasează, astfel, pe poziţia a patra în topul aşilor români din a Doua Conflagraţie Mondială şi primeşte cele mai importante distincţii şi decoraţii militare. Comuniştii, însă, îi vor pedepsi, cu 2 ani de detenţie, spiritul liber şi atitudinea fermă pe care a avut-o la instaurarea regimului bolşevic după război. Reuşeşte să emigreze şi se stabileşte la Paris, unde trăieşte până la sfârşitul vieţii. În iunie 1977, este onorat cu "Medalia de argint a oraşului Paris", aceasta fiindu-i înmânată de însuşi Jacques Chirac, în acea vreme, primar al Parisului.

Evenimentul de la Muzeul Aviaţiei a rememorat, cu prilejul centenarului, în prezentarea istoricilor **Dan Antoniu, Sorin Turturică** şi **Dan Melinte,** câteva dintre reperele carierei lui Dan-Valentin Vizanty şi ale avionului IAR-80 la a cărui manşă a fost cel mai ilustru performer. Totodată, întâlnirea de la Muzeul Aviaţiei a fost şi un prilej unic de a cunoaşte aspecte biografice inedite prin amintirile depănate, la vernizarea expoziţiei foto omagiale "Dan-Valentin Vizanty – Asul regăsit...", de către doi dintre aşii aviaţiei române care l-au cunoscut foarte bine: **generalul de flotilă aeriană (r) Ioan Dobran** şi **generalul de flotilă aeriană (r) Ion Di Cesare,** Cavaler al Ordinului Mihai Viteazul.

trebuie să fii în focul luptei pentru a duce la bun sfârşit un astfel de scop măreţ, certificat de nobleţea sufletească a fiinţei umane, însă înţeleg cât de mult înseamnă să transmiţi un astfel de mesaj, chiar şi cu 66 de ani mai târziu.

Nu de alta, dar în zilele noastre patriotismul e la ofertă pe multe tarabe. Se hrănesc din el demagogii, şi şarlatanii, şi escrocii, şi diversioniştii, şi fanfaronii, bufonii, scamatorii politici... Dar, iată că din când în când, eroii şi marile spirite ne trag de mânecă, ne oferă o lecţie de viaţă.

Identitatea naţională ca element constituent al patriotismului se reflectă în factura psihică, în însuşiri morale, mentalităţi şi obiceiuri, în cultura, în identificarea priorităţilor colective.

Un bun patriot acordă importanţă şi prioritate nevoilor şi exigenţelor autohtone, fără a fi opac la preocupările lumii în care trăieşte sau indiferent faţă de problemele ori dificultăţile altora. Este un locuitor al Planetei, dar nu unul necondiţionat spaţial şi temporar.

Dimpotrivă, el crede în valorile neamului său, în personalităţile pe care acesta le-a produs, în capacităţile creatoare ale compatrioţilor. Există într-un cerc cultural conturat şi resimte comuniunea cu un anumit destin socio-istoric. Şi, nu în ultimul rând, îşi pune energia şi competenţa în folosul celorlalţi, acceptă chiar sacrificiul suprem, ca asumare personală, fundamentală şi responsabilă.

Adevăratul patriot este capabil să privească în ochii inamicului conjunctural, căruia i-a avut odată viaţa în mâini, să-l îmbrăţişeze, să-l respecte şi să-l considere prieten, oferind astfel generaţiilor viitoare nu doar o lecţie de viaţă, ci o altă înţelegere şi o nouă viziune asupra războiului, prieteniei şi patriotismului.

Bombardamentele din 6 iunie 1944

LUPTA AERIANĂ DINTRE LOCOTENENTUL AVIATOR ION DOBRAN ŞI SUBLOCOTENENTUL AVIATOR BARRIE DAVIS

Repere istorice

Profesor SORIN TURTURICĂ

Pentru istoria celui de-Al Doilea Război Mondial, ziua de 6 iunie 1944 este data declanşării ,,Operaţiunii Overlord" – debarcarea Aliată din Normandia.

Fără legătură directă cu acest eveniment, la 6 iunie 1944, România a suferit al paisprezecelea bombardament al aviaţiei strategice a Statelor Unite, după cele din 12 iunie 1942, 1 august 1943, 4, 5, 15, 16, 21, 24 aprilie şi 5, 6, 7, 18, 31 mai 1944.

Cele două bombardamente din 1942 şi 1943 au fost executate de avioane cvadrimotoare tip B-24 ,,Liberator", care au decolat din nordul Africii. Acestea au avut ca ţintă rafinăriile de la Ploieşti şi, datorită distanţei foarte mari dintre baze şi obiectiv, au venit fără protecţia aviaţiei de vânătoare.

La 1 noiembrie 1943 s-a constituit, în jumătatea sudică a Italiei, Forţa a XV-a a aviaţiei Statelor Unite, iniţial sub comanda generalului-maior James Doolittle, apoi, de la 3 ianuarie 1944, a generalului-maior Nathan F. Twining. Aria de responsabilitate a Forţei a XV-a era: nordul Italiei, Austria, sudul Germaniei, Ungaria, România, Bulgaria.

Principalul tip de bombardier din înzestrarea Forţei a XV-a a fost B-24 ,,Liberator" (15 grupuri până la sfârşitul anului 1944); al doilea tip de bombardier din înzestrarea marii unităţi americane a fost B-17 ,,Flying Fortress" (6 grupuri până la sfârşitul anului 1944). În momentul în care a atins maximum de dezvoltare, Forţa a XV-a avea peste 1.400 de avioane de bombardament.

Aviaţia de vânătoare era formată din trei grupuri înzestrate cu P-38 ,,Lightning" şi patru grupuri care utilizau avionul P-51 ,,Mustang". ,,Mustang"-ul a fost cel mai bun aparat de vânătoare al Aliaţilor, şi era superior avioanelor IAR-80 şi Messerschmitt-109, cu care erau înzestrate unităţile româneşti de vânătoare. **Sublocotenentul Barrie DAVIS** a fost repartizat la Grupul 325 Vânătoare, unitate înzestrată iniţial cu P-47 ,,Thunderbolt", iar din primăvara anului 1944, cu P-51 ,,Mustang".

Românii au folosit împotriva aviaţiei americane Grupurile 1, 2 şi 6 Vânătoare (IAR-80/81) şi Grupul 7 Vânătoare (Messerschmitt-109). Grupul 9 Vânătoare (Messerschmitt-109), din care făcea parte **locotenentul Ion DOBRAN,** era dislocat la Tecuci şi se afla sub conducerea **căpitanului Alexandru ŞERBĂNESCU**. Fiind afectat frontul din Moldova (împotriva sovieticilor), nu a intrat în luptă împotriva americanilor până la 6 iunie 1944, ziua întâlnirii lui **Dobran** cu **Davis**. De asemenea, pe teritoriul

României, mai existau câteva grupuri de vânătoare germane.

La alarmă, escadrilele germane se concentrau în apărarea orașului Ploiești, iar cele românești în apărarea Capitalei. Dacă era atacat doar unul dintre aceste obiective, se ordona escadrilelor de vânătoare rămase neangajate să vină în ajutorul celorlalte. Acestora li se mai adăugau și regimentele românești și germane de artilerie antiaeriană, care aveau în înzestrare tunuri de calibru mediu și mic.

În aprilie și mai 1944, Forța a XV-a a bombardat de unsprezece ori România, vizând, în special, București (Gara de Nord-Chitila), Ploiești (rafinăriile și rețeaua de cale ferată adiacentă) și Brașov (Fabrica de avioane IAR). Pierderile în rândul populației civile au fost foarte mari, de multe ori fiind lovite zonele locuite. Cu excepția zilei de 4 aprilie, bombardierele americane au fost protejate de aviația de vânătoare americană.

Începând cu luna iunie 1944, americanilor li s-au pus la dispoziție câteva aerodromuri în Uniunea Sovietică, în spatele liniilor frontului. Acestea permiteau executarea unor misiuni tip ,,suveică'' sau ,,pendul'' (shuttle missions). Astfel, la 2 iunie 1944, mai multe grupuri de bombardiere B-17 ,,Flying Fortress'' au decolat din Italia, au bombardat obiective din Ungaria (inclusiv Clujul, aflat în componența statului maghiar după Dictatul de la Viena din 30 august 1940), apoi s-au îndreptat către Ucraina, unde au aterizat pe aerodromurile de la Poltava și Mirgorod. Protecția a fost asigurată de ,,Mustang''-urile Grupului 325 Vânătoare, care au aterizat la Piriatân. **Sublocotenentul Barrie Davis** era de curând repartizat în acest grup și a zburat alături de colegii săi în această misiune (denumită ,,FRANTIC''). Denumirea neoficială a Grupului 325 era ,,Checkertails'', făcându-se referire la cozile avioanelor pictate în pătrățele de șah galben-negre.

În dimineața zilei de 6 iunie 1944, puternice formații de bombardament din componența Forței a XV-a au decolat din Italia și, însoțite de vânătoare, s-au îndreptat spre România. Obiectivele acestora erau orașele București, Ploiești, Brașov, Craiova, Pitești și Rm. Vâlcea. Au decolat la alarmă aproximativ 50 de avioane românești (din Grupurile 1, 6 și 7) și alte 60 aparținând vânătorilor germani. Au avut loc lupte aeriene,

Sublocotenent aviator Barrie Davis

americanii pierzând cel puțin patru sau cinci bombardiere (datele din documente nu sunt suficient de clare).

În paralel cu acest atac, din Ucraina au decolat 104 avioane de bombardament B-17 și 42 avioane de vânătoare P-51. Bombardierele aveau misiunea de a lovi orașul Galați (era vizat aerodromul Flotilei 3 Vânătoare). Surpriza a fost atât de mare, încât populația civilă a fost alarmată doar cu câteva minute înainte de explozia bombelor. Alarmarea Grupului 9 Vânătoare (una dintre subunitățile acestuia, Escadrila 48, era condusă de către **locotenentul Ion Dobran**) s-a făcut, de asemenea, târziu. Decolând de pe terenul de la Tecuci, Messerschmitt-urile Grupului 9 se îndreaptă spre Galați, pe care îl găsesc deja bombardat. Este angajat inamicul și, în acest moment, are loc lupta dintre **Ion Dobran** și celula formată din aviatorii americani Wayne Lowry și **Barrie Davis,** undeva în sudul Basarabiei, probabil deasupra Bolgradului. Aici apare singura controversă din acest episod: **Dobran** susține că a văzut o patrulă formată din patru P-51, în vreme ce **Davis** povestește că erau doar două avioane, și îl așteptau pe un al treilea să li se alăture. În realitate, este posibil ca **Dobran** să fi văzut, în afară de cele două P-51, alți doi sau trei vânători americani, nu foarte departe, așa cum este de așteptat în asemenea momente, și să-i fi considerat ca făcând parte din aceeași patrulă.

În orice caz, Lowry a observat avionul lui **Dobran**, dar nu a reacționat, crezând că Messerschmitt-ul 109 G din spatele lor era P-ul 51 pe care îl așteptau. Au mai avut loc asemenea confuzii. Pe 21 aprilie 1944, când americanii au venit prima dată pe cerul României cu avioanele ,,Mustang'' (cele trei escadrile ale Grupul 31), vânătorii români de pe IAR-80/81 le-au considerat ca fiind Messerschmitt-uri 109 ale unor formații germane. Doisprezece piloți români au plătit cu viața această greșeală, alții au fost răniți, ziua de 21 aprilie 1944 devenind ,,Vinerea neagră a IAR-ului 80'' și ziua cu cele mai multe pierderi din istoria aviației române de vânătoare.

Întâlnirea dintre Dobran și Davis, așa cum a descris-o aviatorul român. Fragment din ,,**Jurnalul locotenentului Dobran**'', Editura Modelism Internațional, București, 1998, pp 88-89: ,,*06.06.1944 Zi memorabilă. Încep să cred că mă nasc în fiecare zi. Așa se petrec lucrurile de la un timp încoace... Cu Mucenica, Șenchea și Simionescu, jucăm un Bridge, în Hruba lui Ataki, așa cum era botezat un bordei cam de cinci pe cinci metri, săpat în pământ de Țurcanu, prin grija lui Șenchea, și în care el făcuse un fel de bar. Numai acoperișul ieșea afară deasupra pământului, acoperiș camuflat cu o foaie de cort. Ne deranjează dl. cpt. Șerbănescu, chemând toți comandanții de escadrile la dânsul. E vorba de vizita Mareșalului Antonescu la Tecuci și de aici pe front. În timp ce primeam directive, intră în sală lt. Dinu Pistol, foarte agitat, el care e atât de calm de te scoate din sărite. Formație de avioane americane la 100 km de Prut cu direcția Tecuci. Pentru noi sunt dincoace de linia de interdicție pe care ne-a impus-o flota, așa că…bucuroși. Decolăm în prima alarmă la americani. Fac semn, la întâmplare, ca (fiind) cel mai apropiat în acel moment, lui Panait, să-mi fie coechipier. Până la T-eu și o bucată de timp în aer se ține de mine, apoi, cum am plecat de-a valma, neorganizați, dispare lipindu-se de altă patrulă. Luăm înălțime deasupra aerodromului. Stația noastră de radio, <<Albatros>> comunică: avioane inamice se îndreaptă spre Independența. Știu vag că aceasta e o stație de C.F.R., pe Siret, spre Galați, deci într-acolo pornesc. Merg paralel cu Siretul, căutând să mă apropii de celula lui Bâzu* (căpitanul aviator Constantin Cantacuzino, pilotul de vânătoare cu cele mai multe victorii aeriene dintre români), *crezând că Panait e în spate. Rămân, totuși, mult în urmă și, la un moment dat, văd de departe formațiile americane, vag, ca niște sclipiri. Pus pe direcție, dau pe radio pentru toți, capul compas, apoi, încet-încet, mă apropii, luând înălțime. La Galați ajung prea târziu, se vede, judecând după efectul bombardamentului, că au fost serios atinse, în special zona aerodromului și intrarea în tunelul căii ferate. Aici, la Galați, e Flotila 3 a lui Make Mărășescu. La un moment dat, văd în stânga mea și puțin puțin mai jos două avioane cu bot roșu. Să fie G-uri* (avioane Messerschmitt-109G) *de la Esc. 56? Pun motorul în plin și merg paralel cu ele. Între timp, le recunosc după siluetă. Sunt Mustang-uri americane. În sfârșit, de când doream și clipa asta! Mă uit precaut în urmă. Sunt singur. Nici un Messerschmitt nu e pe aproape; puțin mai jos, tot în stânga, alte siluete, asemănătoare primelor. Caut să iau înălțime mai mare. Îi las să-mi treacă în față, urc peste ei câteva bune sute de metri, apoi pic ușor câștigând viteză. Acum am în față o patrulă strânsă de Mustang-uri. Ariergarda unei formații*

de bombardiere. Altimetru 6500 m, vitezometru, viteza indicată 440 km/oră, viteza reală către 600, poziție, imediat est de Bolgrad. Fără să mă mai gândesc la urmări, mă angajez în luptă. Știam că unul la 4 cu Mustang-urile înseamnă aproape sinucidere… Totuși

Locotenent aviator Ion Dobran

atac! Nu fără să-mi treacă prin minte povestea G-ului german care într-o poziție similară a atacat dar nu a mai putut scăpa, a fost doborât, dar nimic în lume nu mă poate face să dau înapoi. Mă apropii ușor, intru în remuurile celui din dreapta, mergeau fără grijă, în patrulă perfectă, ca la paradă. Pic sub ei. Mă axez exact în spate, încă puțin! Încă! Îl văd crescând în vizor. Acum! Apăs pe trăgaciul (buton) tunului cu degetul mare de la mână dreaptă (și), simultan, cu arătătorul pe trăgaciul celor două mitraliere cu percutor electric. Rafale succesive țâșnesc, pe care le corectez ușor după trasoare. Un moment, americanul parcă nu simte nimic, apoi, atins, degajează spre stânga jos pe sub celelalte trei avioane, care, și ele, alertate, trag dreapta sus într-un evantai protector care vrea să-l acopere. Virez și eu scurt urmărindu-l puțin, apoi degajez spre înainte către bombardierele care se apropiaseră în vizor. Înainte însă de a degaja, văd că Mustang-ul din față începe să scoată fum…".

VIZITA PILOTULUI AMERICAN
VETERAN DIN CEL DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL
COL(r) BARRIE DAVIS
22.01.2010–26.01.2010
Never has a true print in a military career
(my being shot by General Ion Dobran)
been followed by such spectacular highlights
and so many wonderful new friends
Barrie S. Davis
1/24/2010
www.roaf.ro

Întâlnirea dintre Dobran și Davis, așa cum a descris-o aviatorul american. Fragment din articolul ,,**Checkertail Mustang Ace**'', publicat de Jon Guttman în ,,Aviation History'', în numărul din noiembrie 2007, în urma unui interviu cu **Barrie Davis,** pp 28-29: ,,… *Eram doar noi doi.* (**Davis** și **Lowry,** amândoi rămași fără coechipieri) … *Bob Bass era coechipierul lui Wayne Lowry. Nu mai îmi amintesc ce anume l-a determinat pe coechipierul meu să renunțe și să revină la Piriatân* (baza Grupului 325 Vânătoare din URSS)*, dar a fost unul dintre cele cinci P-51 care au abandonat (misiunea).*

.....

Bob Bass nu se vedea nicăieri. Zburam în linie cu Wayne, în drepta bordului său, astfel încât să ne putem acoperi unul altuia spatele. Un al treilea avion, nevăzut de mine, s-a apropiat din dreapta-spate. De la distanță, un Messerschmitt-109 seamănă destul de bine cu un P-51. Mai târziu, Wayne mi-a spus că, până a deschis focul, a crezut că e Bob Bass.

Primul proiectil tras de (Messerschmitt) 109 mi-a lovit cupola, a făcut explozie și m-a năucit. Când mi-am revenit, era frig, foarte frig. Roua care de dimineață îmi udase încălțămintea când mergeam către avionul meu, era acum înghețată. Mi-am privit aripa dreaptă. Era zdrențuită la capăt. Cupola era sfărmată. Vântul șuiera în jurul meu. Nu am mai văzut un alt avion pe cer și m-am simțit teribil de singur.

Din fericire, Wayne s-a avântat către Me-109 când acesta a început să tragă, l-a obligat pe pilot să rupă lupta și l-a urmărit în picajul prin care acesta încerca să scape. A urmat o luptă și Wayne l-a doborât pe tipul care mi-a sfărmat avionul.

M-am îndreptat către Piriatân. Când am zărit aerodromul, am făcut un viraj larg și m-am poziționat pe pistă. Am fost uimit de dificultatea cu care am pus partea din spate a avionului pe sol. Când am oprit, priviri ciudate erau aruncate către Mayfair 24 (P-ul 51 aparținând lui **Davis**)*. Un șef de echipaj a lăsat să-i scape un <<Ce s-a întâmplat?>>. I-am răspuns că cineva a tras în mine, în draci. Apoi mi-am privit avionul. Proiectilele îmi loviseră toate cele patru pale ale elicei. Aripa dreaptă era distrusă. Jumătate din direcție și din profundor dispăruse. Un proiectil a fost găsit în rezervorul din spatele scaunului. Combustibilul din rezervor îl oprise. Cât noroc! Casca mea de zbor, jacheta și pantalonii, erau perforați de bucățele de proiectil sau din plasticul cupolei. Era vizibil puțin sânge, dar chirurgul a fost neînduplecat înainte de a-mi permite să merg la cort. El și asistentul său au petrecut o jumătate de oră culegând fragmente din picioarele, umerii și capul meu, înainte de a mă înveli cu bandaje lungi. Arătam ca o mumie. Îmi era rușine că lăsasem un Me-109 să mă facă bucăți.*

www.aviation-humor.com

Avionul Vuia nr. 2 era echipat cu un motor Antoinette de 24 CP

Istoria motoarelor de aviaţie (I)

Ing. DĂNUŢ VLAD

Epoca încercărilor

Primele aparate de zbor, baloanele, apărute la sfârşitul secolului XVIII, aveau marele dezavantaj că nu dispuneau de nici un sistem de propulsie, fiind deplasate doar de curenţii atmosferici.

După un secol, dirijabilele şi, mai ales, aparatele de zbor mai grele decât aerul (avioanele) aveau nevoie de un sistem propriu de propulsie.

Acest sistem de propulsie trebuia în primul rând să genereze o forţă suficientă care să compenseze rezistenţa aerodinamică la înaintare, dar să asigure şi accelerarea aeronavei la deplasarea acesteia prin aer.

Singura metodă la îndemână pentru obţinerea unei forţe de propulsie era o elice, care funcţiona pe principiul unei aripi de avion, portanţa generată de pale devenind forţă de propulsie. Elicea era antrenată de un motor la care forţa de împingere asupra unui piston cu mişcare de tranzlaţie în interiorul unui cilindru, era transformată în mişcare de rotaţie printr-un sistem bielă-manivelă. Sistemul era oarecum similar modului în care un motor cu abur antrena elicea unui vapor pentru a-i asigura înaintarea prin apă.

"Flyer", avionul fraţilor Wright, era echipat cu un motor cu patru cilindri în linie

Motoarele care erau destinate să echipeze aeronavele trebuia să fie uşoare şi să producă o putere mare.

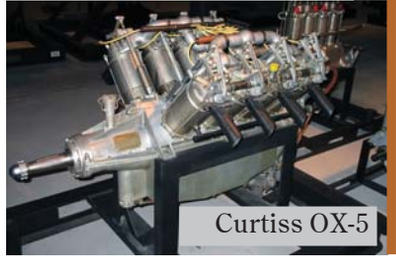
Primele motoare care funcţionau pe acest principiu erau cele cu abur, folosite în acea vreme pentru propulsia navelor şi a unor vehicule terestre dar datorită masei mari, nu erau potrivite pentru propulsia avioanelor.

Totuşi, primele aeronave, realizate la sfârşitul secolului XIX au fost echipate cu astfel de motoare, printre altele şi Avion III, realizat de Clement Ader.

La sfârşitul secolului XIX au fost realizate primele motoare cu ardere internă de către germanii Nicolaus Otto şi Gottlieb Daimler.

Aceste motoare, care au propulsat primele automobile erau mult mai uşoare şi mai fiabile decât motoarele cu abur, dar erau totuşi prea grele pentru a fi utilizate pe aeronave.

Gnome 9-N



Curtiss OX-5

Un altfel de brainstorming

Pionierii aviaţiei de la începutul secolului XX nu au avut altă alternativă decât să utilizeze motoarele cu ardere similare celor instalate pe automobile, răcite cu lichid. Un astfel de motor, cu 4 cilindri în linie, a echipat avionul fraţilor Wright, "Flyer", care a efectuat primul zbor în data de 17 decembrie 1903.

Un caz aparte este motorul realizat de Traian Vuia pentru avionul său, care funcţiona cu anhidridă carbonică, obţinut prin transformarea unui motor cu aburi. Avionul Vuia nr. 1 a efectuat primul zbor în data de 18 martie 1906, decolând prin mijloace proprii de bord, fiind propulsat de acest motor.

Clerget 9-B

Aceste motoare erau totuşi, într-un fel sau altul, unicate.

După câţiva ani, motoarele destinate să echipeze avioanele au început să fie produse în serie, inclusiv sub licenţă.

Astfel, motorul Antoinette a fost construit în Franţa de Léon Levavasseur şi a fost cel mai folosit în Europa până în 1909–1910. Primul motor Antoinette a fost construit în 1901 pentru a echipa o barcă rapidă. În 1905, Levavasseur a produs un motor cu 8 cilindri în V răcit cu apă cu injecţie directă a combustibilului. Motorul cântărea 50 kg şi dezvolta o putere de 50 cai putere (CP). Această putere specifică (putere raportată la masa motorului) nu a putut fi depăşită decât după 25 de ani.

Le Rhone 9-C

Un alt tip de motor realizat în Franţa a fost Anzani. Un motor Anzani cu trei cilindri, semiradial, răcit cu aer, care dezvolta o putere de 25 CP a echipat avionul cu care Louis Blériot a zburat peste Canalul Mânecii în 1909.

Motoarele Anzani construite ulterior produceau 90–100 CP şi au echipat avioanele Caudron.

Armata devine beneficiar al aviaţiei

În Statele Unite, primul motor cu utilizare militară a fost realizat de Curtiss în 1908 pentru a echipa un dirijabil. Un alt motor realizat de Curtiss, răcit tot cu apă a fost

OX-5, cu 8 cilindri în „V”, realizat în 1915 şi care dezvolta o putere de 90 CP. Până în 1919 au fost construite 12.600 de motoare care au echipat mai multe avioane, cel mai cunoscut fiind JN-4 “Jenny”.

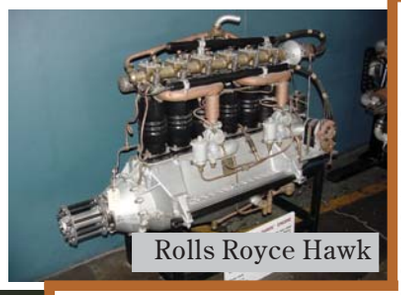
În 1908 a apărut motorul Gnome produs de fraţii Seguin cu cilindri rotativi, răcit cu aer. La acest motor, elicea era montată solidar cu carcasa motorului, iar arborele era fixat de structura aeronavei.

Motoarele Gnome au avut un succes foarte mare, deoarece eliminau necesitatea complicatului sistem de răcire cu apă. Mai multe aeronave, printre care şi avioanele realizate de Aurel Vlaicu, au fost echipate cu acest tip de motor.

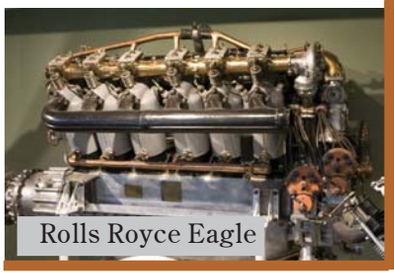
Aurel Vlaicu a efectuat primul zbor cu avionul său A.Vlaicu nr. 1 în data de 17 iunie 1910, propulsat de un motor Gnome Omega cu 7 cilindri în stea de 50 CP.

Au fost construite în mai multe variante, aveau 7 sau 9 cilindri în stea şi dezvoltau puteri între 50 şi 280 CP. Ungerea se făcea cu ulei de ricin, care era greu imiscibil cu benzina.

Cel mai cunoscut motor din această serie a fost Gnome 9-N “Monosoupape”, care dezvolta o putere de 165 CP, şi care avea doar o supapă pe fiecare cilindru, nu avea supape de admisie, absorbţia amestecului combustibil făcându-se prin orificii circulare din pereţii cilindrului.


Rolls Royce Hawk

O copie a acestui motor a fost produs ca Oberursel U.I în Germania.


Rolls Royce Eagle

Tot un motor cu cilindri rotativi a fost şi motorul Clerget, dar care avea supape normale de admisie şi evacuare pe fiecare cilindru. Acest motor a fost fabricat sub numele Bentley Rotary B.R.1 şi B.R.2 în Marea Britanie şi a echipat avioanele Sopwith Camel.

Un alt motor rotativ a fost LeRhone, construit în variante cu 7 sau 9 cilindri. În varianta 9J dezvolta o putere de 110 CP. A mai fost produs în Austria, ca Thulin A în Suedia, respectiv ca Oberursel UR.II în Germania, precum şi în Marea Britanie şi Statele Unite.

Mercedes Daimler D III-A

Dezvoltarea din perioada Primului Război Mondial

În perioada Primului Război Mondial, inclusiv cunoscuta firmă britanică Rolls-Royce a început să producă motoare de aviaţie. Primul a fost Rolls Royce Eagle, cu 12 cilindri în “V”, şi care a fost produs din 1915 până în 1928 în 4.681 de exemplare în 9 variante (de la Eagle I la Eagle IX), echipând mai multe tipuri de avioane şi dirijabile. Dintre acestea, cele mai multe au fost produse în varianta Eagle VIII de 300 CP (3.302 motoare produse între 1917 şi 1922), echipând printre altele şi avionul Vickers Vimy pilotat de John Alcock şi Arthur Whitten Brown, care în iunie 1919 a efectuat prima traversare a Atlanticului.

Hispano Suiza 8-A

O versiune mai mică a acestui motor, Rolls Royce Falcon, a fost produs în 2.185 exemplare în 3 variante, între 1925 şi 1927.

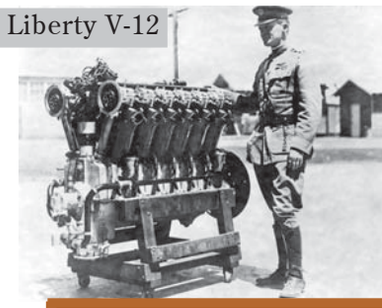
Motorul Rolls Royce Hawk avea 6 cilindri în linie şi din 1914 a fost produs în 205 exemplare.

În Germania, Daimler a produs mai multe tipuri de motoare cu 6 cilindri în linie răcite cu lichid, de la Mercedes D.I la D.IVa şi care au echipat cele mai cunoscute avioane de vânătoare din ultimii doi ani de război, şi anume Albatros D.V., Fokker D VII şi Pfalz D XII.

Un alt producător cunoscut de motoare de aviaţie din perioada Primului Război Mondial a fost firma franco-spaniolă Hispano Suiza, care producea înainte de război automobile de lux.

Când a izbucnit războiul, firma a început producţia de motoare de aviaţie sub conducerea inginerului elveţian Marc Birkigt.

Cel mai cunoscut motor produs de această firmă a fost Hispano Suiza -8 (HS-8) cu 8 cilindri în V, răcit cu apă, produs din 1914 în 49.800 exemplare, şi care a echipat avioane britanice, franceze şi americane.


Liberty V-12

De partea cealaltă a oceanului, în perioada Primului Război Mondial, cea mai importantă realizare a fost seria de motoare Liberty.

În luna mai a anului 1917, Jesse G. Vincent de la Packard Motor Car Company şi E.J. Hall, de la Hall-Scott Motor Car Company, au proiectat într-o cameră de hotel din Washington D.C., timp de 5 zile, motoarele Liberty cu 8 şi 12 cilindri , pentru care se avea în vedere producţia lor în serie mare.

Proiectul a fost autorizat în data de 4 iunie, iar asamblarea primului motor cu 8 cilindri în V s-a finalizat în mai puţin de 6 săptămâni. Primul motor cu 8 cilindri a fost finalizat în iulie, iar varianta cu 12 cilindri a fost testată în august. A fost lansată o comandă de 22.500 motoare care a fost împărţită între principalii producători de motoare din SUA din acea vreme – Buick, Ford, Cadillac, Lincoln şi Packard.

Cea mai de succes a fost varianta cu 12 cilindri în V răciţi cu lichid, Liberty V-12, care dezvolta o putere maximă de 400 CP şi care a echipat mai multe tipuri de avioane americane din perioada Primului Război Mondial, dar şi modele de tancuri britanice şi sovietice din perioada interbelică şi de la începutul celui de-al Doilea Război Mondial.

Până la sfârşitul războiului au fost produse 13.574 motoare Liberty, cu o cadenţă ce a atins şi 150 de motoare pe zi. Producţia a continuat şi după război, atingându-se un total de 20.478 motoare produse între 1917 şi 1919.

În perioada Primului Război Mondial a fost realizat un salt tehnologic în ceea ce priveşte construcţia de motoare de aviaţie.

Dacă la începutul secolului existau doar câteva modele de motoare cu puteri specifice mici, realizate ca unicate, sau fiind motoare de automobil adaptate pentru a echipa avioanele pionierilor aviaţiei mondiale, la sfârşitul Primului Război Mondial se putea vorbi de o industrie specializată, capabilă să producă motoare fiabile, de mare putere, în serii mari. Aceste motoare au echipat avioanele de vânătoare şi bombardierele utilizate în timpul conflictului.

Motoarele cu cilindri rotativi au dispărut după 1920, reapărând ulterior sub forma motoarelor în stea răcite cu aer. Motoarele răcite cu lichid au rămas însă relativ neschimbate, din punct de vedere conceptual, continuând să fie utilizate şi în zilele noastre.

(continuare în ediţia viitoare)

UNIFORMELE DIN FORŢELE AERIENE ROMÂNE – PERIOADA RĂZBOIULUI RECE (III)

Comandor (r) PAUL SANDACHI

La 1 august 1945, toate unităţile de aviaţie care luptaseră în afara graniţelor României se aflau în ţară; o reîntoarcere plină de temeri, căci învingătorii de pe front aflau o Românie învinsă şi ocupată de trupe străine. Până în anul 1948, nu au survenit modificări în privinţa uniformei personalului din Subsecretariatul de Stat al Aerului, ulterior Inspectoratul General al Aeronauticii. Însuşi regele Mihai I

Ofiţerii Antohi Virgil şi Niculescu Aurel, în ţinută de oraş, respectiv, de instrucţie

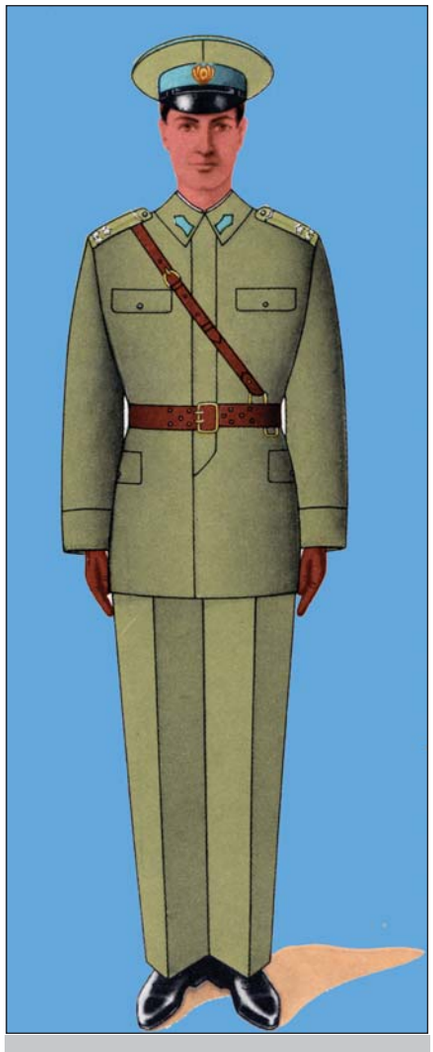
se va prezenta la ceremonia de decorare a sa cu ordinul *Pobeda* în uniformă de general de aviaţie, model 1930. După abdicarea sa forţată, conducerea nou înfiinţatului Comandament al Forţelor Aeriene propune schimbarea uniformei. Noua ţinută diferă atât în privinţa culorii, cât şi a croielii. Se introduce în uz ţinuta de oraş formată din veston cu revere mari, la două rânduri de nasturi cu *buzunare cu clapă în dreptul şoldului* şi *buzunar fals pe piept, în partea stângă,* pantaloni drepţi sau bufanţi. Se poartă cizme cu carâmb înalt, negre la culoare, caschetă din aceeaşi stofă, ce are calota mare prevăzută cu arc din metal şi banda din stofă albastră. Pajura aviaţiei este înlocuită cu steaua în cinci colţuri din email roşu, cu însemnele *RPR* în zona din mijloc. Gradele din suport de carton acoperit cu material textil se poartă numai pe umăr, aplicate la veston cu ajutorul unei găici şi a unui nasture, format mic, din metal de culoare auriu. Ţinuta de instrucţie pentru sezonul rece este formată din jachetă cu un singur rând de nasturi, închisă la gât, prevăzută cu patru buzunare, câte două perechi aplicate în zona şoldului şi pe piepţii jachetei, pantaloni drepţi sau pană la care se poartă acelaşi model de cizme ca la ţinuta de oraş. Ţinuta de instrucţie pentru sezonul cald este din doc, având aceeaşi croială. Pe cap se putea purta caschetă sau bonetă confecţionată din acelaşi material. La cele două ţinute era prevăzut a se purta ca accesorii centura din piele de culoare neagră cu diagonală şi pafta din metal precum porthartul şi tocul de pistol din piele de aceeaşi culoare. Pentru sezonul rece, în ţinuta personalului militar din Forţele Aeriene era prevăzută mantaua cu revere mari din stofă la

General de aviaţie – manta postav şi costum de ceremonie din gabardină albastru petrol (centura se purta numai la ordin)

două rânduri de nasturi de metal, ce formau prin dispunerea lor litera V. Ca urmare a experienţei dobândită pe front, lungimea acesteia era până aproape de glezne, asigurând o bună protecţie pe timp de iarnă. Şi la manta era prevăzut, ca la instrucţie şi în serviciu ordonat să se poarte accesorii.

Ca urmare a unor rapoarte venite din partea comandantului Forţelor Aeriene privind faptul că stofa din care este confecţionată uniforma personalului din subordinea sa şi culoarea acesteia sunt predispuse la o murdărire prea uşoară, s-a luat decizia de a se trece la o nouă ţinută de altă culoare, confecţionată din altă stofă, de calitate superioară. S-a folosit acest prilej pentru a se renunţa la croiala asemănătoare celei din aviaţia militară sovietică, revenindu-se la vechea croială de dinainte de război. Astfel, începând cu anul 1968, personalul din Forţele Aeriene Române are o nouă uniformă. Generalii, ofiţerii superiori şi ofiţerii inferiori primesc ca drept de echipament gratuit ţinuta de ceremonie confecţionată din stofă (gabardină, camgar sau ţesătură fresco) de culoare albastru petrol. Bluza (vestonul) este croit la un singur rând de nasturi din metal de culoare auriu (patru), având stanţată steaua în cinci colţuri şi iniţialele RPR (ulterior, stema RSR). Avea patru buzunare aplicate, câte două pe piepţi şi pe lateral, în dreptul şoldului prevăzute cu clapă închisă cu nasture de acelaşi model, dar de dimensiuni mici. La 7 cm de marginea de jos a mânecii vestonului era aplicată o vipuşcă subţire de culoare albastră şi doi nasturi de acelaşi model şi dimensiuni ca cei ai buzunarelor. Petliţele erau sub formă de frunze de stejar, din fir la generali, din metal la ofiţeri, aplicate pe suport textil de culoare albastră (lăţimea era de 28 mm iar lungimea de 54 mm). Pantalonii erau drepţi cu vipuşcă de culoare albastră (la generali, vipuşcă lată, dublă). La această ţinută, centura din fir cu pafta metalică se purta la ordin. Ţinuta se purta cu pantofi sau ghete de culoare neagră. În portul ţinutei de ceremonie intrau ca accesorii mănuşile din piele de aceeaşi culoare cu încălţămintea. Uniforma de ceremonie de vară a generalilor şi ofiţerilor din Forţele Aeriene era de culoare albă, bluza şi pantalonii fiind din ţesătură fresco. Pantofii şi mănuşile erau de aceeaşi culoare cu ţinuta.

Ofiţeri în ţinută de instrucţie. Se observă mărimea şi forma petliţelor, care erau confecţionate din material textil de culoare albastră, pe suport din carton



Ofiţer de aviaţie cu uniformă din postav (se purta numai la instrucţie)

Ofiţer de aviaţie cu uniformă de iarnă – manta şi costum din postav

Ţinuta de oraş şi de serviciu la generali, ofiţeri şi subofiţeri avea aceeaşi croială ca a ţinutei de ceremonie, fiind confecţionată din camgar sau ţesătură fresco de culoare kaki. La generali se menţin aceleaşi petlite ca la ţinuta de ceremonie, iar la ofiţeri şi subofiţeri acestea sunt din material textil de culoare albastră, pe suport din carton. La această ţinută, pantofii, ghetele şi mănuşile erau de culoare maro. La ţinuta de serviciu, la front, la instrucţie şi pe timpul serviciului ordonat, se purta centura cu diagonala de culoare maro. În sezonul de iarnă, generalii, ofiţerii şi subofiţerii purtau manta de postav cu două rânduri de nasturi din metal de culoare auriu. La această ţinută se purta caschetă sau căciulă cu clape.

Ţinuta de instrucţie de culoare kaki era compusă din jachetă închisă la gât, prevăzută cu un rând de nasturi sau bluză strânsă pe talie, cu două buzunare cu clapă aplicate pe piepţi şi închise cu nasturi obişnuiţi de aceeaşi culoare cu ţinuta, pantaloni drepţi sau pană.

În drepturile gratuite de echipament, la ţinuta generalilor, ofiţerilor şi subofiţerilor era prevăzută şi mantaua de ploaie confecţionată din pânză cauciucată, având ca accesorii gluga. Ulterior, această manta s-a confecţionat din material sintetic (fâş).

La începutul anilor ’70, conducerea Forţelor Aeriene începe o luptă acerbă pentru modificarea ţinutei în ceea ce privea culoarea ei, cât şi a însemnelor armei şi specialităţilor.

Căpitan Mircea BARAC

În ultima vreme s-a creat o adevărată isterie pe tema mult mediatizatei legi unitare a salarizării bugetarilor. Arătați cu degetul, alături de alte categorii profesionale, militarii. Nu cunosc detalii despre grilele de salarizare ale altor categorii bugetare, însă știu sigur că armata a fost băgată într-o oală în care nu se poate regăsi nici măcar pe post de condiment, nicidecum ca unul din ingredientele de bază.

O dovadă în acest sens este exemplul unei colege (povestea este absolut reală). Personal civil contractual, a fost angajată pe o funcție de specialitate în urmă cu mai puțin de un an, chiar înainte de blocarea funcțiilor din sistemul bugetar. Bucurie mare pe domnișoara proaspăt admisă în sistemul militar, chiar și pe un post de personal civil, mai ales că fusese declarată prima în urma unui examen extrem de riguros, la care participaseră nu mai puțin de 17 candidați.

A fost întrebată de ce a ales tocmai armata, în condițiile în care avea o experiență destul de bogată în domeniul în care urma să profeseze.

"Păi, am înțeles că în armată există multe facilități pentru angajați", a fost una din justificări. Nu știu de unde înțelesese domnișoara așa ceva, probabil de la talk show-urile în care oameni care nu au intrat în viața lor într-o unitate militară, își tot dau cu părerea despre ce e bine și ce e rău în armată, ce ar trebui să facă și ce nu ar trebui să facă militarii, cât merită și cât nu merită militarii etc.

Primul contact cu "facilitățile" de care știa domnișoara, a fost în momentul în care i s-au adus la cunoștință drepturile și obligațiile personalului civil contractual din Armata României. "Păi dacă știam de regulile astea nici nu mă mai prezentam la examen", a fost prima replică a proaspătului angajat. Al doilea moment de trezire din reverie a fost când a încasat primul salariu. Deși i se explicase în momentul angajării cum se calculează salariul în sistem și cam care este grila de salarizare a funcției respective, domnișoara aștepta în continuare acele... facilități. "A, păi în armată personalul civil e discriminat față de personalul militar. Cred că trebuie să mă fac și eu cadru militar!", a fost următoarea concluzie pe care a tras-o, fără să fie familiarizată cu modul de formare a unui cadru militar și cu restricțiile de care "beneficiază acesta", mult mai dure decât în cazul personalului civil. Exasperat de frustrările pe care le acumula proaspăta angajată, unul din colegii militari ai acesteia, un cadru înrolat în armată de la 14 ani, absolvent de școală militară și cu peste 15 ani vechime, i-a arătat fluturașul de salariu. Surpriza tinerei a fost invers proporțională cu diferența ce reieșea de pe cei doi fluturași, de numai câțiva zeci de lei noi. "Și doar pentru atâta te chinui de la 14 ani?", a reverberat între pereții biroului întrebarea, pe cât de infantilă, pe atât de justificată.

Întrebarea a rămas, desigur, fără răspuns, însă răspunsul îl știm noi cu toții, cei care suntem în situația colegului nostru. Și acesta vine din educația pe care am primit-o în anii de liceu, de academie sau de școală militară, din conștiința lucrului bine făcut indiferent de condiții, din realismul care ne definește.

Derutată și confuză din cauza realității care i-a zdruncinat falsa percepție despre "beneficiile militarilor", colega noastră și-a dat demisia după numai câteva luni "de chin" (expresia îi aparține), preferând să caute un alt job chiar și în condițiile dure ale crizei economice actuale, decât să profite de "beneficiile din armată". Din păcate, a trebuit să treacă prin aviația militară ca să afle că nu tot ce zboară se mănâncă.

Morala acestei povești este simplă: e ușor să arunci cu noroi într-un sistem pe care nu-l cunoști din interior, iar informațiile sunt din auzite, denigrând munca unor oameni dispuși chiar la sacrificiul suprem (vezi militarii români morți sau răniți în teatrele de operații), în condițiile în care aceștia nu beneficiază nici măcar de tehnica necesară, nu de condițiile și de beneficiile partenerilor cu care luptă pentru aceeași cauză: pentru liniștea celor de acasă, pentru securitatea lor. În fond, nu tot o viață avem fiecare? A unora e mai scumpă, iar a altora mai ieftină?

Mai grav este că aceste "beneficii", trâmbițate isteric la televizor au făcut ca nivelul de încredere al populației în armată să scadă constant, atingând cote de sub 60 la sută în ultima perioadă. Intenționat sau din neștiință, efectul e același și este îngrijorător. Pentru că Armata României s-a nutrit întotdeauna din stima și din respectul populației, plătind adesea cu sânge libertatea și securitatea celor dragi.

Cine a venit pentru "beneficii" în armată, a plecat ca și domnișoara de mai sus.

AVRO VULCAN – Avionul din Umbră

WIM DAS / KEES OTTEN

Proiectul avionului datează din anul 1948, iar zborul prototipului a avut loc în anul 1952. Pentru o lungă perioadă de timp, AVRO VULCAN a reprezentat cel mai avansat și mai determinant avion de război al Regatului Unit. Avionul a reprezentat principalul atu al Marii Britanii în timpul Războiului Rece, un avion de temut datorită capabilităților nucleare pe care le deținea. Exceptând războiul din Insulele Falkland, avionul nu a fost însă folosit niciodată în acțiuni reale de luptă. Schimbarea climatului politic și rapida dezvoltare a avionicii au făcut ca retragerea avionului din serviciu să se producă mult prea rapid, având în vedere costurile și durata de exploatare.

În 1993 a fost demarată o inițiativă de restaurare a avionului cu numărul de înmatriculare XH558, acesta putând astfel zbura din nou. Principalul merit al restaurării a revenit familiei Walton, cea care a început să colecteze fonduri care au însumat în final 7 milioane de lire sterline! Deși sumele donate au fost mici, numărul mare de oameni care au participat la colectă a făcut ca avionul XH558 să primească numele de "Avionul Poporului".

Anul 2009 a fost anul în care VULCAN a început să fie prezentat și să zboare pentru publicul iubitor de aviație. Astfel, tunetul motoarelor VULCAN a fost auzit anul trecut la spectacolul aerian RIAT, susținut în UK. În ciuda ploii torențiale, reprezentația oferită publicului a încântat asistența de toate vârstele, "Avionul din Umbră" fiind una din surprizele organizatorilor.

ALENIA AERMACHI – avionul cu numărul 7.000

KEES OTTEN / WIM DAS

Avionul cu numărul 7.000 construit de Alenia Aermachi, subsidiară a Finmeccanica Company, a executat primul zbor în ultima zi a lunii septembrie 2009. Această bornă a fost atinsă de un avion de tipul MB-339CM, în timpul unui zbor test în vederea livrării Forțelor Aeriene Royale Malaeziene.

"Primul zbor al unui avion nou construit prezintă întotdeauna un interes profesional pentru un pilot de teste. În acest caz, având în vedere locul deținut în istoria aviației de celelalte 6.999 de avioane construite de Aermachi, zborul test a avut o încărcătură emoțională aparte", a declarat Matteo Maurizio, pilot de încercare al Alenia Aermachi.

"Avioanele din familia MB au fost construite într-un număr ce a depășit oricare alt model de avion de antrenament din Europa, contribuind la formarea a zeci de mii de piloți din toată lumea, aducînd prestigiu unui nume sinonim cu excelența", a declarat Carmelo Cosentine, directorul executiv al companiei. "Este un succes pe care sperăm să-l repetăm și cu M-346 Master, unicul avion de antrenament din noua generație aflat în producție în Europa, un avion ce prezintă un interes în creștere din partea celor mai prestigioase forțe aeriene din lume", a mai subliniat executivul.

"Odată am zburat şi eu, odată...
Dovadă n-am, dar îmi aduc aminte"

"Pentru ...., cartea cu oameni, avioane şi încă ceva,
ce sub soarele Bărăganului seamănă a viaţă trăită şi spusă".

Asta-mi scria Toozie acum şase ani şi jumătate pe exemplarul meu din "Semne de cer senin", dedicaţie scrisă în grabă, pe capota maşinii, chiar în ziua în care ne-am văzut pentru prima oară - vorbeam la telefon de ceva vreme - la Teleşti, la el acasă. Cuvinte frumoase, pentru care nu a stat mult pe gânduri, au venit natural, dintr-un izvor ce nu-l vedeai, dar îl puteai ghici, simţindu-i-l în privire şi în vorbă. Cuvinte scrise la despărţire, o despărţire temporară, deoarece anii care-au urmat n-au făcut decât să ne apropie, trăindu-ne unul celuilalt bucuriile, dar şi atât de multele clipe negre.

*I-am fost martor de decolări în forţaj total, la MK şi la Borcea, coleg de undiţă pe magica apă a Borcei, amic de chefuri acasă la el şi în deplasare, în ţară, în misiunile pe care le-am executat împreună şi, mai ales, partener de conversaţii care, deşi atingeau subiecte din cele mai variate, convergeau, nu după multă vreme, în acelaşi punct în jurul căruia gravitau vieţile noastre: **AVIAŢIA.** Nu mai pot adăuga nimic nou despre ce era aviaţia şi zborul pentru el. Toţi cei care l-au cunoscut ştiu asta. Aşa că toţi cei care l-au cunoscut, pot întui ce-a fost în el atunci când a trebuit să lase mânşa.*

Uneori, când lucruri de neînchipuit mai ieri ni se întâmplă, spunem că viaţa nu-i dreaptă cu noi. Aşa am spus toţi şi despre Toozie atunci când a aflat ce rău i se dezvoltă în corp, ameninţându-i existenţa. Probabil aşa a spus şi el. Întrebările "Cum?", "De ce el?", "Din ce cauză?" ne-au ars minţile vreme îndelungată, la fel cum l-au chinuit şi pe el multă vreme, până în momentul acceptării. Acceptarea propriei neputinţe de-a schimba ordinea lucrurilor, de a interveni în desfăşurarea implacabilă a evenimentelor (micro)cosmice cărora unii le agaţă eticheta de "destin"...

"Destinul" i-a poruncit să lase mânşa exact în ziua când lumea creştină îl conducea pe ultimul drum pe Papa Ioan Paul al II-lea – 2 aprilie 2005. Atunci, el, Toozie, pilotul militar, instructorul de zbor în toate condiţiile meteo, atât ziua cât şi noaptea, a executat ultimul zbor cu avionul supersonic de vânătoare-bombardament MiG-21 LanceR. Aş fi vrut să-i fi fost aproape atunci, în acele momente de viaţă de pilot de vânătoare încărcate de-o amară tristeţe, când el, pilotul, aterizează pentru ultima oară, iar cu ultimele murmure ale motorului, când liniştea se aşează peste aerodrom, ceva moare în sufletul tău, scânteia se stinge. Acea scânteie ce trezeşte la viaţă simţuri ce pe pământ dorm, amorţite în latenţă. Scânteia de care vă spun este în fiecare din noi, doar că în ei, piloţii, ea se transformă într-un foc ce le cuprinde întreaga fiinţă, transformându-i într-un alt gen de oameni, şi dându-le puterea de-a "arde comete în nopţi întunecate" ... Oare ei ştiu că, de fapt, ei înşişi sunt acele comete?...

*Nu voi şti niciodată ce-a fost în inima şi sufletul tău în acele momente, când **omul-avion** a redevenit **om**, pilotând supersonice doar în irealul tărâm al viselor. Nu l-am întrebat niciodată, şi nici el nu a deschis vreodată acest subiect. L-a îngropat adânc în el, adânc, acolo unde ceilalţi nu pot ajunge.*

Ca o palidă consolare pentru mine, i-am fost alături atunci când a fost trecut în rezervă. Îl şi văd lângă mine, ca ieri, afişând zâmbetul tău poznaş, de copil ce tocmai a făcut o boacănă, foindu-se pe scaunul din ultimul rând al unei săli din Statul Major al Forţelor Aeriene, plină de oameni cu albastru pe epolet. Ştiam şi se vedea că are emoţii. Când a fost strigat, s-a ridicat şi, după ce mi-a aruncat o ultimă privire şi un ultim zâmbet poznaş, s-a îndreptat cu mersul lui elastic, caracteristic, spre generalul-maior Laurenţiu Maftei, cel care, după ce-a rostit câteva cuvinte despre el, a pus punct carierei de pilot de vânătoare, a comandorului Dumitru "Toozie" Berbunschi cu o strângere de mână, în aplauzele oamenilor în albastru ridicaţi în picioare. "Poetu'", mi-a zis imediat după, "nici măcar militar nu mai sunt...". Atunci am ştiut că a murit pentru a doua oară...

A dus cu cruntă-i hoaţă un război feroce, de uzură, când, la un moment dat, a părut să iasă învingător. Se simţea destul de bine, mergea în misiuni, avea o revistă de condus – revista Statului Major al Forţelor Aeriene, "Cer Senin" – şi o făcea cu rezultate foarte bune. Era lângă zbor, avioane şi piloţi, tot ca un coechipier, doar că zborul tui se materializa în lumea literelor, având condeiul drept mânşă.

"Odată am zburat şi eu, odată... Dovadă n-am, dar îmi aduc aminte". *Asta era motto-ul multor dintre scrierile lui Toozie din acea perioadă, în special cele publicate în paginile "Observatorului Militar", acolo unde avea un colţ al lui, o coloană colorată în albastru, colţul lui de cer din lumea cuvântului scris. Amărăciunea, dorul după zbor, după înalt, după dragul lui cal de foc, MiG-ul 21, erau uşor de ghicit.*

Le puteai citi în priviri, în cuvinte scris şi rostite, în glas.

Toozie avea o voce inconfundabilă. Avea un fel anume de a-ţi pătrunde în suflet, reverberându-se în tine, umplându-te de ecouri, în timp ce cuvintele lui, ales meşteşugite mare parte din timp, chiar şi în situaţii când nu se impunea şi cu oameni care nu meritau, îşi făceau sălaş în inima ta, rămânând acolo pentru multă vreme. Chiar şi înainte să-l cunosc obişnuiam să spun despre el că "Berbunschi scrie dumnezeieşte". Apoi am realizat că nu numai scrisul îl ridica dintre noi, punându-l undeva deasupra noastră...

Undeva, deasupra noastră, s-a ridicat într-o zi anume, când zborul vieţii i s-a frânt, doborât de pe cerul vieţuirii în lume de focul unui ucigaş rece şi răzbunător, ce nu şi-a acceptat înfrângerea şi a contraatacat nimicitor. Lângă şi grea i-a fost suferinţa şi dârză bătălia, inegală şi cu sorţi de izbândă ce nu i-au fost alături.

*A plecat fără să-i pot spune adio, dar sufletul meu este împăcat pentru că **a ştiut** ce vroiam eu să ştie.*

"

Toozie a fost un om care-a iubit viaţa cu toată fiinţa lui, atât de mult încât a avut curajul s-o trăiască la maxim în cel mai advers mediu pentru om de pe această planetă, atmosfera, răzându-i în faţă morţii cu fiecare decolare şi tonou executate.
Nimic din ce este omenesc nu i-a fost necunoscut, dar a fost mult mai mult decât un simplu muritor.
Asta o spun eu, rămas în urmă să depun mărturie despre el, acum, la un an de la plecarea lui de lângă noi.
Un an fără Toozie...

Poetu'
Bucureşti, 9 februarie 2010

002
IAR-93
112